

CMG Ubiratan de Faria Mello

TEMA: A CONTENÇÃO DE AÇÕES TERRORISTAS EM ÁREAS
MARÍTIMAS

TÍTULO: A CONTENÇÃO DE AÇÕES TERRORISTAS EM ÁREAS
MARÍTIMAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

Rio de Janeiro

Marinha do Brasil
Escola de Guerra Naval

2006

CMG Ubiratan de Faria Mello

A CONTENÇÃO DE AÇÕES TERRORISTAS EM ÁREAS MARÍTIMAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

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

Orientador: CMG (RM1) Claudio Rogerio de Andrade Flôr

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2006

RESUMO

Os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 motivaram a Organização Marítima Internacional a revisar as disposições de segurança marítima então vigentes e desenvolver medidas de proteção para prevenir e suprimir atos desta natureza contra navios e instalações portuárias. Assim, em dezembro de 2002, adotou-se o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, conhecido internacionalmente pela sigla *ISPS Code*, que atribuiu responsabilidades aos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 e estabeleceu como prazo limite para implementação das recomendações baixadas a data de 1º de julho de 2004. Nesse contexto, a monografia é apresentada de forma descritiva e documental, enfocando-se qualitativamente a análise das medidas adotadas no País relacionadas com a contenção de ações terroristas em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, visando a verificar, à luz da legislação e doutrinas em vigor, a necessidade de serem adotadas, ou não, outras ações para complementar o processo de implementação do Código no Brasil. Para tal, aborda-se a criação da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis; o surgimento dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima; a implementação do *ISPS Code*; o estabelecimento dos níveis de proteção; os aspectos jurídicos e doutrinários atinentes à questão em lide. Por fim, conclui-se que o processo ainda não foi totalmente implementado e indica-se algumas ações a serem empreendidas para tal, bem como a necessidade de um acompanhamento contínuo por parte das autoridades brasileiras atinentes para não se perder a credibilidade junto à comunidade internacional e, conseqüentemente, pôr em risco o tráfego marítimo, por onde escoam mais de 95% do comércio exterior brasileiro.

Palavras-chave: terrorismo; Organização Marítima Internacional; Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*ISPS Code*); Núcleo Especial de Polícia Marítima; Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis; níveis de proteção.

ABSTRACT

The terrorist attacks of September 11, 2001 motivated the International Maritime Organization to review the existing disposition of maritime security and to develop protection measures to prevent and suppress terrorist acts against ships and port facilities. In December 2002, the International Maritime Organization adopted the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, that assigned responsibilities to the Contracting Governments of the 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea and established July 1, 2004 as the deadline for implementation of its recommendations. In this context, this paper is presented in descriptive and documented forms, focusing on the qualitative analysis of the measures adopted to avoid terrorist acts in the Brazilian jurisdictional maritime area, and looking forward to verify, according to the legislation and doctrines in force, necessity to adopt or not other actions in order to complement the ISPS Code implementation in Brazil. Thus, this work concerns: the creation of the National Commission on Public Security of Ports, Terminals and Sea Lanes, the sprouting of the Special Nucleus of Maritime Security Police, the implementation of the ISPS Code, the establishment of the security levels and the legal and doctrinal aspects concerning that question in list. Finally, we conclude that the process has not been totally implemented yet and indicate some necessary actions, as well as the necessary continuous accompaniment that must be done by the Brazilian authorities in order not to lose credibility with international community and, consequently, put at risk the maritime traffic, where more than 95% of the exterior Brazilian trade takes place.

Keywords: terrorism, International Maritime Organization, International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, Special Nucleus of Maritime Security Police, National Commission on Public Security of Ports, Terminals and Sea Lanes, security levels.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIS	- Sistema Automático de Identificação
ANTAQ	- Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AVINPA-21	- Aviso de Instrução e Patrulha de 21 metros de comprimento
CCA-IMO	- Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional
CEPOM	- Coordenação Especial de Polícia Marítima
CESPORTOS	- Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
CGPMAF	- Coordenação Geral de Polícia Marítima, Aeroportuária e de Fronteiras
CIAGA	- Centro de Instrução Almirante Graça Aranha
CIAPOM	- Centro de Instrução e Aperfeiçoamento de Polícia Marítima
CICTE	- Comitê Interamericano Contra o Terrorismo
CONPORTOS	- Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
COP	- Células Operacionais dos Portos
COT	- Comando de Operações Táticas
CREDEN	- Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional
DBM	- Doutrina Básica da Marinha
DELEMAF	- Delegacia de Polícia Marítima, Aeroportuária e de Fronteiras
DEPOM	- Delegacia Especial de Polícia Marítima
DPF	- Departamento de Polícia Federal
EB	- Exército Brasileiro
ECEME	- Escola de Comando e Estado-Maior do Exército
ECR	- Estação Controladora da Rede
EMA	- Estado-Maior da Armada
EMBRAER	- Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.
ERA	- Estação de Recebimento de Alarmes
GET-NEPOM	- Grupo Especial de Trabalho do Núcleo Especial de Polícia Marítima
GI	- Grupo Interministerial
GP	- Guarnição de Presa
GS/PR	- Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República
GT	- Grupo de Trabalho
GVI	- Grupo de Visita e Inspeção
HELIBRAS	- Helicópteros do Brasil S.A.
ILO	- Organização Internacional do Trabalho
IMO	- Organização Marítima Internacional

ISPS <i>Code</i>	- Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias
LAEP-10	- Lancha Auxiliar de Ensino e Patrulha de 10 metros de comprimento
LC	- Lei Complementar
MB	- Marinha do Brasil
MERCOSUL	- Mercado Comum do Sul
MSC	- Comitê de Segurança Marítima
NEPOM	- Núcleo Especial de Polícia Marítima
NORMAM	- Normas da Autoridade Marítima
PDN	- Política de Defesa Nacional
PETROBRAS	- Petróleo Brasileiro S.A.
RACNP	- Rede de Alarme e Controle dos Níveis de Proteção de Navios e Portos
SAEI	- Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais
SAL	- Subcoordenação de Apoio e Logística
SAR	- Busca e Salvamento
SENASP	- Secretaria Nacional de Segurança Pública
SINAPOM	- Sistema Nacional de Polícia Marítima
SISTRAM	- Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SOA	- Subcoordenação Operacional e de Auditoria
SOLAS 74	- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974
SSAS	- Sistema de Alarme de Proteção do Navio
SUA 88	- Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima de 1988
VTS	- Sistema de Tráfego de Embarcações
WCO	- Organização Aduaneira Mundial

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
2 A COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS.....	10
2.1 Origem	10
2.2 Estrutura.....	11
2.3 Competências.....	11
2.4 Principais realizações	12
3 OS NÚCLEOS ESPECIAIS DE POLÍCIA MARÍTIMA.....	15
3.1 Origem.....	15
3.2 Estrutura	16
3.3 Competências.....	16
3.4 Reestruturação e situação atual dos NEPOMs.....	17
4 IMPLEMENTAÇÃO DO ISPS CODE NO BRASIL.....	20
4.1 Origem	21
4.2 O ISPS Code.....	25
4.2.1 Objetivos	26
4.2.2 Aplicação.....	26
4.2.3 Responsabilidades dos governos	26
4.3 Implementação do ISPS Code no Brasil.....	27
4.3.1 Implementação do ISPS Code nos navios brasileiros.....	27
4.3.2 Implementação do ISPS Code nas instalações portuárias brasileiras.....	31
5 NÍVEIS DE PROTEÇÃO DO ISPS CODE NO BRASIL.....	35
5.1 Os níveis de proteção previstos no ISPS Code.....	35
5.2 O estabelecimento dos níveis de proteção no Brasil.....	36
5.3 Implicações e desdobramentos para a MB.....	37
6 ASPECTOS JURÍDICOS E DOUTRINÁRIOS.....	41
6.1 Aspectos jurídicos	41
6.1.1 Aspectos jurídicos relacionados com a MB.....	41
6.1.2 Aspectos jurídicos relacionados com a Polícia Federal.....	45
6.2 Aspectos doutrinários.....	47
7 CONCLUSÃO.....	51
REFERÊNCIAS.....	55

1 INTRODUÇÃO

Em decorrência do seqüestro do navio de passageiros italiano *Achille Lauro*, no Mar Mediterrâneo, em 1985, por palestinos, a Organização Marítima Internacional (IMO)¹ adotou, em 10 de março de 1988, a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA 88) e seu Protocolo, que estendeu a abrangência da Convenção também às plataformas fixas localizadas na plataforma continental.

Em 12 de outubro de 2000, um outro atentado terrorista, praticado no porto de *Aden*, no *Yemen*, contra o navio de guerra USS *Cole* causou diversas baixas entre os tripulantes e reforçou, ainda mais, as preocupações dos organismos internacionais com as questões afetas à segurança marítima mundial.

Entretanto, foram os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, consumados pela organização *Al-Qaeda* contra símbolos do poder imperial norte-americano, que motivaram de forma decisiva os organismos internacionais para as questões relacionadas ao terrorismo, bem como sobre a necessidade de serem adotadas medidas mais concretas contra as ações terroristas que se tornaram uma ameaça em escala mundial (VIDIGAL, 2002).

No contexto da segurança marítima internacional, a IMO adotou, por ocasião da 22ª Sessão da Assembléia, em 20 de novembro de 2001, a Resolução A.942 (22), visando, principalmente, à revisão das disposições então vigentes e o desenvolvimento de medidas novas para prevenir e suprimir os atos terroristas contra navios e instalações portuárias.

Assim, na Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima, realizada de 9 a 13 de dezembro de 2002, naquela Organização, os Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74)² aprovaram emendas à Convenção, incluindo medidas de proteção destinadas aos navios e instalações portuárias, destacando-se dentre estas a adoção do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, conhecido como ISPS *Code*³, que atribuiu responsabilidades aos Estados Partes⁴ e estabeleceu como prazo limite para implementação das recomendações adotadas, a data de 1º de julho de 2004.

Entretanto, no Brasil os problemas de segurança nos portos e terminais começaram a ter maior repercussão a partir da década de 90, quando o aumento significativo

¹ Sigla em inglês de *International Maritime Organization*.

² Sigla em inglês de *International Convention for the Safety of Life at Sea –1974*.

³ Sigla em inglês de *International Ship and Port Facility Security Code*.

⁴ A expressão “Estado Parte” é empregado neste trabalho para indicar um país que ratificou uma determinada convenção ou outro ato multilateral adotado no âmbito da IMO.

no número de ocorrências envolvendo roubos armados aos navios mercantes de bandeira de outros países, principalmente nos portos do Rio de Janeiro e Santos, acarretou pressões de governos e organizações estrangeiras, dentre as quais se destaca a IMO, junto ao Ministério das Relações Exteriores.

Como resposta, o Governo brasileiro promoveu àquela época a adoção de algumas ações que, contudo, não levaram em consideração as ameaças decorrentes de atos terroristas praticados contra navios e instalações portuárias envolvidas com o comércio internacional.

Posteriormente, com o advento do ISPS *Code* é que esses novos atores e seus atos passaram a ser considerados de forma mais explícita no universo de possíveis ameaças à segurança desse importante segmento, por onde, segundo informação apresentada na palestra proferida pelo Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, Comandante da Marinha, na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), em 13 de março de 2006, escoam mais de 95% do comércio exterior brasileiro.

Nesse cenário, cada vez mais complexo e de ameaças difusas e imprevisíveis, este trabalho pretende promover uma análise das medidas adotadas no Brasil, relacionadas à contenção de ações terroristas em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras⁴, visando a verificar, à luz da legislação e doutrinas vigentes, a necessidade de serem adotadas ou não outras ações para complementar o processo de implementação do ISPS *Code* no País.

Para tal, o trabalho foi dividido em sete capítulos distintos, sendo o primeiro destinado à presente introdução. No capítulo 2, abordar-se-á a criação da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), sua estrutura, competências e principais realizações. No capítulo 3, tratar-se-á dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), desde sua criação até os dias atuais. No quarto, explicar-se-á a implementação do ISPS *Code* no Brasil, sua origem, o Código, os principais atores e os resultados alcançados. Em seguida, no capítulo 5, focar-se-á a questão dos níveis de proteção previstos no Código e como estes níveis foram estabelecidos no País, ressaltando-se suas implicações e desdobramentos para a Marinha do Brasil (MB). No capítulo 6, abarcar-se-á os aspectos jurídicos e doutrinários relacionados com a contenção de ações terroristas em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, enfocando-se, particularmente, as competências e

⁴ A expressão “áreas marítimas jurisdicionais brasileiras” é empregada neste trabalho para sintetizar as definições explicitadas no artigo 3º da Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000 – atinentes às águas sob jurisdição nacional, a saber: águas interiores (as compreendidas entre a costa e a linha-de-base reta a partir de onde se mede o mar territorial; as dos portos; as das baías; as dos rios e de suas desembocaduras; as dos lagos, das lagoas e dos canais; as dos arquipélagos; as entre os baixios a descoberto e a costa) e águas marítimas (todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores) – e aquelas elencadas na Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, ou seja, compreende as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiras.

atribuições da MB e do Departamento de Polícia Federal (DPF). Por fim, no sétimo, com base no desenvolvimento consolidado nos capítulos anteriores, apresentar-se-á uma breve conclusão, realçando-se os aspectos relevantes observados no trabalho em lide e indicando-se a necessidade de adoção, ou não, de outras ações pertinentes a serem empreendidas, visando à complementação do processo em curso no País.

2 A COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS

2.1 Origem

A CONPORTOS foi criada pelo Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995, alterado pelo Decreto nº 1.972, de 30 de julho de 1996, em resposta às pressões então formuladas pelos governos e organizações estrangeiras afins cobrando maior empenho, por parte das autoridades competentes, no sentido de reprimir as crescentes ocorrências envolvendo roubos armados aos navios mercantes surtos nos principais portos do País. A TAB. 1 apresenta uma compilação regional dos ilícitos dessa natureza ocorridos nos portos brasileiros, no período de 1995 a 2005.

TABELA 1

Roubos aos navios mercantes em portos brasileiros, por região, no período de 1995-2005

ANO	REGIÃO GEOGRÁFICA				TOTAL
	Sul	Sudeste	Nordeste	Norte	
1995	...	15	15
1996	-	8	9	2	19
1997	-	16	-	2	18
1998	-	9	1	-	10
1999	-	9	-	-	9
2000	1	5	-	3	9
2001	-	-	1	2	3
2002	1	3	-	2	6
2003	1	2	-	1	4
2004	2	1	-	2	5
2005	1	-	1	1	3

Fonte: COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA DA IMO – Relatórios anuais 1998-2005.

Nota: Os dados sobre os ilícitos ocorridos no período de 1995 a 1997, inclusive, foram encontrados em pesquisa realizada no acervo técnico da Divisão de Assuntos Marítimos e Ambientais do Estado-Maior da Armada (EMA).

Assim, basicamente, criou-se essa Comissão Nacional com o propósito de elaborar e implementar o sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis.

Outro aspecto digno de nota se refere ao fato, também obtido na pesquisa anteriormente mencionada, de que os representantes do Departamento de Polícia Federal alegavam por ocasião das primeiras reuniões realizadas na CONPORTOS que aquele órgão

não disponha de capacidade para empreender a contento e isoladamente todas as ações de Polícia Marítima necessárias à prevenção e repressão dos ilícitos praticados em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, que, de acordo com o prescrito no inciso III do artigo 144 da Constituição Federal de 1988, é uma das destinações específicas daquela Força Policial.

2.2 Estrutura

A CONPORTOS é um órgão colegiado que, atualmente, é composto por um representante titular e dois suplentes de cada Ministério abaixo indicado:

- a) da Justiça;
- b) da Defesa, representado pela Marinha do Brasil;
- c) da Fazenda;
- d) das Relações Exteriores;
- e) dos Transportes.

A presidência desse colegiado cabe normalmente ao Secretário Nacional de Segurança Pública ou a seus suplentes, como representantes do Ministério da Justiça. Entretanto, em caso de ausência dos representantes daquele Ministério, essa função é exercida por um dos representantes da MB, entre os quais figurei, no período de agosto de 2002 a fevereiro de 2006, inicialmente como suplente e, depois, como titular.

Além desses representantes, também há participação de dois servidores do DPF que, contudo, não têm direito a voto, por ocasião das deliberações da CONPORTOS.

A Secretaria Executiva da Comissão está a cargo da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), na qual estão lotados também os representantes suplentes do Ministério da Justiça naquele colegiado.

2.3 Competências

Compete à CONPORTOS, dentre outras, as seguintes atribuições:

- a) baixar normas de caráter nacional sobre segurança nos portos, terminais e vias navegáveis;
- b) elaborar projetos específicos de segurança nos portos, terminais e vias navegáveis;
- c) apresentar sugestões para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos;

- d) avaliar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança nos portos, terminais e vias navegáveis;
- e) manter acompanhamento estatístico dos ilícitos ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis, bem como dos resultados das investigações e das punições aplicadas;
- f) criar e instalar Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS);
- g) orientar as CESPORTOS;
- h) analisar e aprovar os Planos de Segurança elaborados pelas CESPORTOS.

O decreto em comento ainda estabeleceu que as CESPORTOS são compostas, no mínimo, por representantes:

- a) do Departamento de Polícia Federal, que as coordenam;
- b) das Capitânicas dos Portos;
- c) da Secretaria de Receita Federal;
- d) das Administrações Portuárias;
- e) do Governo do Estado, representado pela Secretaria de Segurança Pública, Polícia Militar, Polícia Civil e Corpo de Bombeiros.

2.4 Principais realizações

Desde sua criação até a adoção do ISPS *Code*, pela IMO, em 12 de dezembro de 2002, a CONPORTOS promoveu, dentre outras, as seguintes realizações:

- a) elaboração de seu Regimento Interno, que foi aprovado pela Portaria nº 388, de 15 de maio de 1998, do Ministério da Justiça;
- b) aprovação do Regimento Interno das CESPORTOS;
- c) instalação de 21 Comissões Estaduais¹ nas seguintes Unidades da Federação: Alagoas, Amapá, Amazonas, Ceará, Bahia, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina, São Paulo, Sergipe e Vitória;
- d) estabelecimento das normas gerais de orientação às CESPORTOS e dos princípios básicos para o desenvolvimento de ações de prevenção a atos ilícitos em suas áreas de atuação, por meio da Resolução nº 001, de 24 de junho de

¹ http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/conselhos_conp_situa.htm.

2002. Dentre as quais, ressaltam-se as seguintes orientações:

- implantar sistemas de prevenção e repressão a atos ilícitos,
 - manter acompanhamento estatístico dos ilícitos e dos resultados das investigações e das punições aplicadas, encaminhando-as à CONPORTOS,
 - manter atualizados os Planos de Segurança Portuária,
 - cumprir as normas vigentes de segurança pública.
- e) elaboração e aprovação do Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, que, basicamente, é um plano de ações estruturado em três capítulos que relacionam as missões, atribuições e compromissos a serem assumidos pelos órgãos envolvidos.

Esse Plano indicou como objetivo o aperfeiçoamento do sistema de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis, visando a reprimir e a prevenir o crime e a impunidade, aumentando a segurança e a tranquilidade dos mesmos, com diminuição do custo Brasil². Também, relacionou as competências legais atinentes à CONPORTOS, às CESPOTOS e a seus órgãos componentes (DPF, Capitânicas dos Portos, Secretaria de Receita Federal, Administração Portuária e órgãos de segurança pública estaduais (Polícia Militar, Polícia Civil e Corpo de Bombeiros)), e os seguintes compromissos:

- a) combate ao narcotráfico e ao crime organizado;
- b) controle de entrada e saída de armas no País;
- c) repressão ao roubo/furto de cargas;
- d) utilização do subsistema de inteligência de segurança pública.

Para cada compromisso, foram estabelecidas ações a serem empreendidas nos portos, terminais e vias navegáveis, dentre as quais, destacam-se:

- a) desencadeamento de operações integradas de repressão ao narcotráfico, por meio de atuação conjunta dos órgãos das CESPOTOS, prioritariamente nos portos de: São Paulo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Pará, Amazonas, Espírito Santo, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina;
- b) promoção de esforços conjuntos para conter o contrabando e o descaminho de bens e valores;
- c) incremento da vigilância, por meio de operações integradas considerando-se os dados disponíveis no Subsistema de Inteligência de Segurança Pública;

² A expressão “custo Brasil” é empregada neste trabalho para sintetizar os encargos diretos e indiretos embutidos no preço final dos bens produzidos no País e vendidos para o exterior.

- d) criação de sete NEPOMs, em acréscimo aos dois já existentes (Santos e Rio de Janeiro), nas seguintes cidades: Rio Grande, Itajaí, Vitória, Paranaguá, Foz do Iguaçu, Recife e Belém;
- e) incremento da fiscalização da entrada e saída de armas no País;
- f) recolhimento de armas ilegais de posse de infratores.

Cabe destacar, ainda, que esse Plano foi aprovado por meio da Resolução nº 002, de 2 de dezembro de 2002, da CONPORTOS, bem como que o processo de elaboração não levou em consideração as recomendações prescritas no ISPS *Code*, haja vista que:

- a) o ISPS *Code* foi adotado por meio da Resolução nº 002, de 12 de dezembro de 2002, da Conferência Diplomática sobre Segurança Marítima da IMO, realizada no período de 9 a 13 de dezembro de 2002;
- b) esse Código, como veremos oportunamente, passou a ser tratado no âmbito da CONPORTOS apenas a partir de 2003.

As ações subseqüentes da CONPORTOS a partir desse marco serão apresentadas no capítulo 4, que trata, especificamente, da implementação do ISPS *Code* no Brasil.

3 OS NÚCLEOS ESPECIAIS DE POLÍCIA MARÍTIMA

3.1 Origem

Os NEPOMs foram instituídos pela Portaria nº 213, de 17 de maio de 1999, do Ministério da Justiça, inicialmente, apenas na Delegacia de Polícia Federal de Santos e na Superintendência Regional do Estado do Rio de Janeiro, também em resposta às pressões que o Governo brasileiro continuava a receber do exterior, pois, como pode ser constatado na TAB. 1, as ocorrências de roubo armado aos navios mercantes nos portos nacionais mantinham-se em níveis alarmantes.

Entretanto, esses Núcleos começaram a se materializar a partir de 27 de agosto de 1998, quando foi celebrado um convênio entre o então Ministério da Marinha e o Ministério da Justiça, objetivando estabelecer as condições operacionais para que o DPF executasse as tarefas específicas de Polícia Marítima. Constituem objetos desse convênio:

- a) a transferência de até cinco Lanchas Auxiliares de Ensino e Patrulha de 10 m de comprimento (LAEP-10);
- b) a transferência de até quatro Avisos de Instrução e Patrulha de 21 m de comprimento (AVINPA-21);
- c) a formação de pessoal dos quadros da Polícia Federal;
- d) o apoio na execução da manutenção e reparo, por um período de um ano, a contar da data de transferência de cada meio, empregando-se a mesma infraestrutura logística utilizada pela MB.

Assim, considerando-se os recursos repassados à Marinha do Brasil, foram¹:

- a) qualificados 63 policiais nos cursos básicos de máquinas e convés, ministrados no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), para habilitá-los na operação e manutenção das embarcações em comento, bem como foram realizados adestramentos voltados para as atividades de visita, inspeção e apresamento de embarcações, no Batalhão Naval, que, como aquele Centro, está localizado na cidade do Rio de Janeiro;
- b) transferidas cinco LAEP-10 para aquele Departamento, sendo que três dessas lanchas foram inicialmente para o NEPOM do Rio de Janeiro e, as outras duas, para o NEPOM de Santos. Posteriormente, uma das LAEP-10 do Rio de

¹ Dados obtidos no EMA, junto à Divisão de Assuntos Marítimos e Ambientais.

Janeiro foi transferida para o NEPOM de Rio Grande, criado em 2003.

Para concluir-se esse convênio, falta apenas transferir o único AVINPA-21 adquirido pelo DPF, que, devido a problemas ocorridos durante a construção no estaleiro contratado, está com pendências e, ainda, sem previsão de prontificação.

3.2 Estrutura

Atualmente, as atividades de Polícia Marítima, desenvolvidas pelos NEPOMs, estão subordinadas técnica e normativamente, em âmbito nacional, à Coordenação Geral de Polícia Marítima, Aeroportuária e de Fronteiras (CGPMAF). Regionalmente, esses Núcleos, quando instalados nas capitais das Unidades da Federação, ficam subordinados às Delegacias de Polícia Marítima, Aeroportuária e de Fronteira (DELEMAF) das Superintendências Regionais do DPF e, os demais, ficam subordinados às delegacias das cidades onde forem instalados.

3.3 Competências

Aos NEPOMs, de acordo com o prescrito no artigo 7º da Instrução Normativa nº 002, de 21 de julho de 1999, do Departamento de Polícia Federal, abaixo transcrito, competem:

- I- Prevenir e reprimir os crimes praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no porto ou fundeadas nas adjacências ou no **mar territorial brasileiro**;
- II- Prevenir e reprimir os crimes de competência do DPF praticados na área portuária, adjacências e no **mar territorial brasileiro**, incluindo o tráfico de armas de fogo, de pessoas, armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres e o terrorismo, por via aquática e outros crimes praticados no âmbito marítimo que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme;
- III- Executar a fiscalização de migração de passageiros e tripulantes, quando da realização da visita oficial à (sic) bordo das embarcações de transporte marítimo internacional, sem prejuízo de outras providências de controle interno em relação ao cumprimento do Estatuto do Estrangeiro, nos navios afretados ou não, que estejam operando em cabotagem, em apoio marítimo ou em apoio portuário, observando-se o recolhimento das taxas devidas;
- IV- Expedir o passe de entrada e de (sic) passe de saída para a embarcação devidamente fiscalizada em cada porto;
- V- Manter uma central de comunicação com rádio, telefone, fax e "e-mail", operando 24 horas, para receber denúncias da prática de ilícitos de competência do DPF nos portos e mar territorial e, conforme o caso, adotar as medidas pertinentes;
- VI- Policiar a área portuária, mediante o patrulhamento sistemático marítimo e terrestre (grifos do autor).

3.4 Reestruturação e situação atual dos NEPOMs

Na reunião da CONPORTOS, realizada em Vitória, no período de 2 a 5 de março de 2004, o Secretário Nacional de Segurança Pública, como presidente do colegiado, destacou a intenção do Ministério da Justiça/Departamento de Polícia Federal de, em face da crescente importância da Polícia Marítima no contexto da Segurança Pública, ampliar a estrutura administrativa e operacional dos NEPOMs então existentes, estender a atuação destes Núcleos aos quinze principais portos do País e, também, transformá-los em Delegacias Especiais.

Para tal, o DPF recebeu recursos orçamentários extraordinários, por meio da Medida Provisória nº 184, de 10 de maio de 2004, no montante de R\$ 39,5 milhões, que motivaram a adoção de uma série de providências relevantes, dentre as quais pode-se destacar a criação de um Grupo Especial de Trabalho para, basicamente, planejar a referida reestruturação, que faz parte de um projeto mais ambicioso de implementação do Sistema Nacional de Polícia Marítima (SINAPOM), e administrar a aplicação dos recursos recebidos. Esse Grupo ficou conhecido, no âmbito da Polícia Federal, pela sigla GET-NEPOM (GASPAR, 2006).

No Seminário Regional de Segurança Portuária para Países do MERCOSUL², promovido pelo Comitê Interamericano Contra o Terrorismo (CICTE) da Organização dos Estados Americanos, Administração Marítima dos Estados Unidos da América e Ministério da Justiça/SENASP/CONPORTOS, realizado em Santos, no período de 9 a 13 de maio de 2005, do qual participei juntamente com representantes da Capitania dos Portos de São Paulo, foram apresentadas na palestra proferida por representantes do NEPOM do Rio de Janeiro as seguintes informações:

- a) missão legal dos NEPOMs:
 - reprimir e prevenir os crimes cometidos a bordo de embarcações no mar territorial, bem como nos portos e vias navegáveis quando houver interesse da União (artigo 144 da Constituição Federal de 1988),
 - realizar a fiscalização e o controle do tráfego internacional de pessoas nas áreas portuárias,
 - atuar como célula operacional portuária, desenvolvendo atividades antiterrorismo e garantidoras da lei e da ordem.
- b) adestramento e treinamento de policiais para os NEPOMs, principalmente daqueles pertencentes aos grupos de assalto e de mergulho;

² Sigla de Mercado Comum do Sul.

c) projeto do Sistema Nacional de Polícia Marítima.

Em relação ao SINAPOM, cabe destacar que no processo de implementação deste sistema estão previstas as seguintes ações:

- a) proposta de criação da Coordenação Especial de Polícia Marítima (CEPOM), na qual ficarão subordinados os NEPOMs, as Delegacias Especiais de Polícia Marítima (DEPOM), que forem criadas a partir de transformações de outros NEPOMs, a Subcoordenação Operacional e de Auditoria (SOA) e a Subcoordenação de Apoio e Logística (SAL);
- b) proposta de criação do Centro de Instrução e Aperfeiçoamento de Polícia Marítima (CIAPOM), que ficará, como o CEPOM, SOA e SAL, também sediado no Rio de Janeiro, junto às instalações do NEPOM, nas proximidades do Aeroporto Internacional Maestro Antonio Carlos Jobim;
- c) proposta de nova Instrução Normativa, para substituir a de nº 002, de 21 de julho de 1999, do Departamento de Polícia Federal;
- d) aquisição de diversos equipamentos e equipagens para os NEPOMs;
- e) criação ou reestruturação de NEPOMs, visando a melhor prepará-los para atender às demandas decorrentes da implementação do ISPS *Code* no Brasil, como abaixo indicado:
 - na primeira fase, nas seguintes localidades: Rio de Janeiro, Santos, Sepetiba, Rio Grande, Paranaguá, Vitória, Itajaí, Salvador, Itaquí e Foz do Iguaçu,
 - na segunda fase, nas seguintes localidades: Manaus, Belém, Macapá, Recife-SUAPE, Mucuripe-Pecém, São Francisco do Sul, Cabedelo, Porto Velho, São Sebastião e outro em Santarém, Imbituba ou Maceió.

Também como parte dessa reestruturação, firmou-se um novo instrumento de cooperação entre a MB e o DPF, por meio da Portaria Conjunta nº 001, de 27 de outubro de 2004, que possibilitou a formação, no CIAGA, de mais 75 policiais nos cursos destinados aos tripulantes de embarcações de Estado³.

De acordo com informações obtidas, por meio de entrevista realizada com o Delegado de Polícia Federal Ricardo Dottori Gaspar, Encarregado do NEPOM do Rio de Janeiro, em 5 de junho de 2006, a implementação do SINAPOM começou com a reestruturação daquele Núcleo, em 17 de junho de 2005, quando também foi iniciado o recebimento de diversos meios para emprego nos principais portos brasileiros, dentre os quais destacam-se:

³ Dados obtidos no EMA, junto à Divisão de Assuntos Marítimos e Ambientais.

- a) 11 lanchas rápidas de patrulha oceânica de 45 pés de comprimento. Essas lanchas foram construídas no Estaleiro Ferreti, em São Paulo, com as seguintes características e equipagens:
- casco de polímero, fibra e resina vinílica, reforçado com *kevlar* e cabine blindada (com resistência para disparos de armas de calibres até .30),
 - dois motores *Scania* de 575 Hp cada,
 - uma metralhadora MAG 7.62,
 - radar de superfície,
 - câmera com dispositivo infravermelho e visão termal (para acompanhamento de alvos pelo calor),
 - equipamento de comunicação por satélite INMARSAT,
 - sistema integrado de navegação eletrônica NAVNET,
 - um bote orgânico equipado com motor de 15 Hp e dispositivo de lançamento e recolhimento rápido.
- b) oito voadeiras *Flexboat* de 8,60 m de comprimento, equipadas com dois motores de 225 Hp e velocidade máxima de 50 nós;
- c) quinze voadeiras de 5 m de comprimento, equipadas com motor de 115 Hp;
- d) 26 *pick-up Nissan Frontier*, com tração nas quatro rodas e equipadas com guincho e dispositivo para reboque de embarcações;
- e) 26 automóveis *Chevrolet Astra*, descaracterizados, para emprego em diligências;
- f) vinte carretas táticas para transporte de diesel e gasolina;
- g) sistema de comunicações e transferência de dados TETRAPOL, dotado com recursos de segurança para evitar interceptação, destinado à interligação das lanchas, bases de apoio e viaturas;
- h) equipamentos de mergulho autônomo e dependente;
- i) equipamentos de inteligência e investigação.

Ainda nessa entrevista, esclareceu-se que os NEPOMs não dispõem de aeronaves orgânicas, mas que o DPF possui em seu inventário:

- a) aviões: EMB 145 e Bandeirante, fabricados pela EMBRAER⁴, CESSNA Caravan, CESSNA Caravan Anfíbio, *King Air* (bi-motor) e um *LearJet* recentemente apreendido pela Secretaria de Receita Federal;

⁴ Sigla de Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.

b) helicópteros: Esquilo mono e bi-turbina, fabricados na HELIBRAS⁵, e *Bell Jet Ranger* 412, de fabricação norte-americana. As aeronaves anfíbias ficam sediadas na região amazônica e as demais, em Brasília; entretanto, em caso de necessidade, esses meios poderão ser deslocados para outras localidades.

Atualmente, além do Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande, há NEPOMs instalados nas seguintes localidades: Itajaí, Paranaguá, Foz do Iguaçu, Sepetiba, Vitória, Salvador, Fortaleza e Itaqui.

O SINAPOM dispõe de equipamentos modernos e de policiais capacitados para empreenderem as atividades de prevenção e repressão atinentes à Polícia Marítima nos portos e áreas marítimas adjacentes às localidades acima indicadas, assim como possui pessoal qualificado para operações aéreas, atividade de mergulho e grupo de assalto e retomada de embarcações em poder de meliantes.

A implementação do SINAPOM, nos níveis atuais, e a adoção das ações anteriormente citadas, já possibilitaram a redução, em 2005, das ocorrências envolvendo roubo armado aos navios mercantes surtos nos principais portos do País, bem como deverão contribuir, também, para a inibição da prática de outros ilícitos, tais como: tráfico de drogas e de armas, furto de carga, ações terroristas, etc.

Outra ação importante, decorrente das negociações concluídas entre a MB e o DPF, se refere à celebração de um novo acordo, em 6 de junho de 2006, que tem como objeto estabelecer ações de cooperação a serem desenvolvidas entre as duas instituições na prevenção e 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. A esse Acordo de Cooperação seguir-se-ão convênios específicos abarcando, dentre outras, as seguintes atividades⁶:

- a) formação de tripulantes de embarcações de Estado;
- b) cursos de operações especiais e de mergulhadores;
- c) formação e adestramento de pilotos e de pessoal de manutenção de helicópteros do DPF;
- d) reparo e manutenção de embarcações e de helicópteros do DPF.

4 IMPLEMENTAÇÃO DO ISPS CODE NO BRASIL

⁵ Sigla de Helicópteros do Brasil S.A.

⁶ Dados obtidos no EMA, junto à Divisão de Assuntos Marítimos e Ambientais.

4.1 Origem

O seqüestro do navio de passageiros italiano *Achille Lauro*, no Mar Mediterrâneo, em outubro de 1985, por palestinos, motivou o envolvimento da IMO em questões afetas à proteção da navegação¹ marítima, pois, até então, aquela Organização tratava apenas da segurança da navegação² e da prevenção da poluição marítima. Tal fato se materializou por ocasião da adoção da Resolução A.584 (14), em 20 de novembro de 1985, que solicitou aos Estados Membros³ o desenvolvimento de medidas para impedir atos ilícitos que ameaçavam a segurança de navios, de seus passageiros e tripulantes.

Assim, a IMO adotou, em 10 de março de 1988, em Roma, a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA 88) e seu Protocolo, que estendeu a abrangência da Convenção também às plataformas fixas localizadas na plataforma continental.

Cumprе ressaltar que a SUA 88 e seu Protocolo entraram em vigor, somente, em 1º de março de 1992, e que, apesar da Convenção fazer menção no seu preâmbulo aos atos, métodos e práticas de terrorismo, não foi, entretanto, enunciado nos artigos de ambos os instrumentos qualquer citação explícita aos mesmos, apenas foram elencados alguns delitos praticados ilícita ou intencionalmente contra navios, plataformas fixas e pessoas a bordo desses meios, sem qualificá-los como tais.

O processo de aprovação dos textos da SUA 88 e de seu Protocolo, no Congresso Nacional, se encerrou com a promulgação do Decreto Legislativo nº 921, 6 de outubro de 2005, entretanto, foram ressaltados os seguintes dispositivos:

- a) item 2 do artigo 6º da Convenção, que trata da imunidade de navios de guerra e de outros navios de governo operados com fins não comerciais;
- b) artigo 8º da Convenção, que trata da competência dos comandantes de navios mercantes para entregar qualquer pessoa, com base apenas em motivos razoáveis, às autoridades de qualquer país para permitir a adoção das medidas

¹ A expressão “proteção da navegação” se refere ao mesmo sentido de seu congênerе, em inglês, *security*, que abarca basicamente questões afetas à prevenção de atos ilícitos.

² A expressão “segurança da navegação” se correlaciona ao mesmo sentido do vocábulo, em inglês, *safety*, que trata das questões afetas à salvaguarda da vida humana e da navegação propriamente dita.

³ A expressão “Estados Membros” é aplicada neste trabalho para identificar os países que ratificaram a Convenção da IMO e, assim, passaram a integrar aquela organização e desfrutar de todas as prerrogativas decorrentes, destacando-se o direito de votar nas Assembléias.

de investigação, processo ou julgamento atinentes;

- c) item 1 do artigo 16 da Convenção, que se refere à solução de divergências entre os Estados Partes;
- d) item 2 do artigo 3º do Protocolo, que abarca os casos em que um Estado Parte pode estabelecer jurisdição sobre um dos delitos previstos na Convenção.

A Carta de Ratificação brasileira foi depositada na IMO, em 25 de outubro de 2005, e o Brasil passou a ser considerado Estado Parte da SUA 88 e de seu Protocolo a partir de 23 de janeiro de 2006.

No entanto, os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, juntamente com as pressões exercidas pela representação do Governo norte-americano na IMO, levaram aquela Organização a se engajar explicitamente no combate ao terrorismo, pois, por ocasião da 22ª Sessão da Assembléia, foi adotada a Resolução A.942 (22), de 20 de novembro do mesmo ano, visando, basicamente:

- a) revisar, com alta prioridade, aos instrumentos legais e técnicos internacionais existentes, visando a prevenir e suprimir os atos terroristas e melhorar a proteção a bordo e em terra, a fim de reduzir o risco para os passageiros, tripulantes, pessoal portuário, navios e instalações portuárias;
- b) convocar aos governos que ainda não ratificaram a SUA 88 e seu Protocolo, que o façam na primeira oportunidade;
- c) incentivar aos governos a implementarem, independentemente, medidas apropriadas de proteção nos portos, áreas portuárias e terminais;
- d) assessorar, como necessário, aos governos na avaliação e adoção de medidas para fortalecer a segurança e proteção de portos, assim como prevenir e suprimir os atos terroristas contra os navios, passageiros, tripulantes, portos e pessoal portuário.

Em decorrência do processo de revisão então iniciado no âmbito da IMO, coube ao Comitê de Segurança Marítima (MSC)⁴ preparar a Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima, realizada de 9 a 13 de dezembro de 2002, naquela Organização, quando os Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 adotaram emendas à SOLAS 74, incluindo medidas de segurança e de proteção destinadas aos navios e instalações portuárias, a saber:

⁴ Sigla em inglês de *Maritime Safety Committee*.

- a) capítulo 5 (Segurança da navegação) – antecipação da agenda para implementação do Sistema Automático de Identificação (AIS)⁵, em determinados navios mercantes, até a data limite de 31 de dezembro de 2004;
- b) capítulo XI (Medidas especiais para intensificar a segurança marítima) – designação alterada para capítulo XI-1, modificação no prazo para cumprimento do estabelecido na Regra 3 deste capítulo, atinente ao número de identificação do navio, e inclusão da Regra 5, referente à criação do Registro Contínuo de Dados, visando a proporcionar um registro histórico do navio;
- c) capítulo XI-2 (Medidas especiais para intensificar a proteção marítima) – inclusão deste novo capítulo, que trata especificamente das medidas de proteção aplicadas aos navios e instalações portuárias, dentre as quais, destacam-se:
 - o ISPS *Code*, que será abordado com maior detalhamento em 4.2,
 - o Sistema de Alarme de Proteção do Navio (SSAS)⁶, que, basicamente, destina-se a transmitir, ao ser acionado, uma mensagem de alarme identificando o navio emissor, sua posição e a indicação de que sua segurança está sendo ameaçada ou foi comprometida.

Nessa Conferência Diplomática foram adotadas as seguintes resoluções⁷:

- a) Resolução n° 1 (Adoção das emendas ao anexo da SOLAS 74) – determinou que as emendas entrariam em vigor, caso não houvesse manifestação qualificada contrária até 1° de janeiro de 2004, a partir de 1° de julho de 2004;
- b) Resolução n° 2 (Adoção do ISPS *Code*) – adotou o Código e determinou que a data de entrada em vigor seria 1° de julho de 2004, juntamente com o capítulo XI-2 da Convenção;
- c) Resolução n° 3 (Trabalho adicional da IMO relativo à intensificação da proteção marítima) – visando a assegurar a aplicação e implementação global e uniforme das medidas adotadas, elencou tarefas destinadas, dentre outras, ao desenvolvimento de cursos modelos para treinamento de pessoal, estabelecimento de padrões de desempenho para alarmes de proteção e sistemas de identificação e acompanhamento de longa distância para navios, orientações para controle de navios e organizações reconhecidas de proteção;

⁵ Sigla em inglês de *Automatic Identification System*, que, basicamente, é um equipamento transmissor e receptor de informações que permite a identificação automática de um navio mercante, por outros navios ou estações de terra, até o limite de cerca de 30 km de distância.

⁶ Sigla em inglês de *Ship Security Alert System*.

⁷ www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2689.

- d) Resolução n° 4 (Futuras emendas aos capítulos XI-1 e XI-2 da SOLAS 74 sobre medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima) – recomendou que futuras emendas aos capítulos em lide sejam adotadas pelo MSC da IMO ou por meio de outra Conferência dos Governos Contratantes da Convenção;
- e) Resolução n° 5 (Promoção de cooperação e assistência técnica) – instou os Governos Contratantes e Estados Membros a promoverem assistência aos países com dificuldades para implementação das disposições impostas por meio das emendas adotadas;
- f) Resolução n° 6 (Implementação antecipada das medidas especiais para intensificar a proteção marítima) – alertou sobre o fato de que não foi prevista nenhuma prorrogação de prazo para implementação das medidas especiais estabelecidas, bem como instou os Governos Contratantes para a conclusão dos processos legislativos ou administrativos internos necessários à adoção das emendas da Convenção;
- g) Resolução n° 7 (Estabelecimento de medidas apropriadas para intensificar a proteção de navios, instalações portuárias, unidades móveis de perfuração *offshore*, quando em movimento, e plataformas fixas e flutuantes não abarcadas no capítulo XI-2 da SOLAS 74) – incentivou, basicamente, os Governos Contratantes a estabelecerem, como necessário, medidas adicionais às previstas no capítulo XI-2 da Convenção;
- h) Resolução n° 8 (Intensificação da proteção em cooperação com a Organização Internacional do Trabalho (ILO)⁸) – tratou, dentre outras, do desenvolvimento pela ILO do documento de identidade para os marítimos;
- i) Resolução n° 9 (Intensificação da proteção em cooperação com a Organização Aduaneira Mundial (WCO)⁹) – convidou a WCO a considerar, urgentemente, medidas para intensificar a proteção de todos os movimentos internacionais de unidades de transporte de cargas fechadas;
- j) Resolução n° 10 (Implementação antecipada de um sistema de identificação e acompanhamento de longo alcance de navios) – indicou que o sistema de acompanhamento do INMARSAT C é apropriado e convidou os Governos Contratantes para incentivar o uso nos respectivos navios desse equipamento

⁸ Sigla em inglês de *International Labour Organization*.

⁹ Sigla em inglês de *World Customs Organization*.

ou outro disponível que permita a identificação e acompanhamento automaticamente de navios a longa distância;

- l) Resolução nº 11 (Aspectos relacionados ao elemento humano e à vida em terra dos marítimos) – tratou da questão envolvendo a licença dos marítimos e a implementação do ISPS *Code*.

Outro aspecto relevante nesse processo se refere ao fato de que as emendas à SOLAS 74, além de indicarem claramente para a comunidade marítima internacional o engajamento da IMO no combate ao terrorismo, estenderam a abrangência dessa Convenção também às instalações portuárias e garantiram um meio adequado para que as medidas de segurança e proteção adotadas entrassem em vigor e surtisser o efeito desejado de forma mais expedita. Pois, a SUA 88 e seu Protocolo levaram cerca de quatro anos para entrarem em vigência internacional no âmbito daquela Organização e, como indicado anteriormente, o Brasil levou quase quatorze anos para tornar-se Parte Contratante destes instrumentos.

Atualmente, segundo a IMO¹⁰, há 135 Estados Partes da SUA 88, 124 de seu Protocolo e 156 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 que, inicialmente, estabelecia apenas padrões mínimos para a construção de navios, dotação de equipamentos de segurança, procedimentos de emergência, inspeções e emissão de certificados de navios e plataformas marítimas.

4.2 O ISPS *Code*

De acordo com a IMO, o ISPS *Code* pauta-se, essencialmente, numa atividade de gerenciamento de risco que visa a determinar, por meio de avaliações específicas, as medidas apropriadas para garantir a proteção dos navios e instalações portuárias. E seu propósito é prover uma estrutura consistente e padronizada para essas avaliações, habilitando os governos para empreenderem os levantamentos das ameaças e, assim, estabelecerem as medidas de proteção necessárias à mitigação das vulnerabilidades dos navios, instalações portuárias e respectivas interfaces.

Esse Código foi estruturado em duas seções, uma obrigatória, designada como Parte A, que detalha os requisitos básicos, atinentes às disposições prescritas no capítulo XI-2 da SOLAS 74, para os governos, autoridades portuárias e companhias de navegação; e outra não obrigatória, designada como Parte B, cujas diretrizes devem ser consideradas como recomendações sobre como deverão ser implementadas as disposições contidas na Parte A e

¹⁰ www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247.

no capítulo supramencionado, observando-se, principalmente, a natureza da instalação portuária, tipo de navio, aplicação comercial e cargas manipuladas.

4.2.1 Objetivos

Abaixo são transcritos os objetivos prescritos no ISPS *Code*:

1. estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgão governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação, a fim de detectar ameaças à proteção e tomar **medidas preventivas** contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;
2. estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos Contratantes, órgãos governamentais, administrações locais e das indústrias portuária e de navegação a nível nacional e internacional, a fim de garantir a proteção marítima;
3. garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas à proteção;
4. prover uma metodologia para avaliações de proteção de modo a traçar planos e procedimentos para responder a alterações no nível de proteção; e
5. garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam implementadas (grifo do autor).

4.2.2 Aplicação

O Código aplica-se, basicamente, aos navios de passageiros e de cargas, unidades móveis de perfuração em movimento, instalações portuárias e companhias de navegação envolvidas em viagens internacionais e, ainda, excepcionalmente, aos navios de guerra e de Estado empregados em atividades comerciais.

4.2.3 Responsabilidades dos governos

Cabem aos Governos Contratantes da SOLAS 74 as seguintes responsabilidades:

- a) estabelecer os níveis de proteção. O estabelecimento desses níveis de proteção será tratado, especificamente, no próximo capítulo;
- b) prover diretrizes para a defesa contra incidentes de proteção nos navios e instalações portuárias;
- c) aprovar as avaliações de proteção das instalações portuárias e suas emendas;
- d) aprovar os planos de proteção das instalações portuárias e suas emendas;
- e) fiscalizar as organizações de proteção reconhecidas habilitadas para realizarem, em seu nome: avaliações de proteção de navios, aprovação de planos de

proteção de navios e de suas emendas, verificação e certificação do cumprimento pelos navios dos requisitos do capítulo XI-2 e da Parte A do Código.

4.3 Implementação do ISPS *Code* no Brasil

Embora o processo de aprovação das emendas à Convenção, dentre estas a que deu origem ao Código, não tenha sido concluído no País, a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO)¹¹, coordenada pela Marinha do Brasil, o iniciou em 25 de fevereiro de 2003, por ocasião da primeira reunião ordinária do Grupo Interministerial (GI)¹² daquela Comissão.

Naquela reunião, foram apresentadas as emendas e criados dois Grupos de Trabalho (GT) para estudar a complexa e abrangente questão, visando a evitar perdas para o comércio internacional de interesse do Brasil decorrentes da proibição ou aplicação de outras sanções restritivas, a partir de 1º de julho de 2004, por parte de qualquer Estado Parte da SOLAS 74, à entrada em suas instalações portuárias de navios não certificados e/ou procedentes de instalações portuárias não certificadas segundo os critérios então adotados no ISPS *Code*.

Assim, coube ao GT Navios, sob a coordenação da Diretoria de Portos e Costas da MB, a tarefa de estudar a parte atinente aos navios mercantes brasileiros; e ao GT Portos, sob a coordenação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a tarefa de estudar as questões afetas às instalações portuárias brasileiras.

Ao final dos trabalhos, coordenados pela CCA-IMO, concluiu-se, com base na legislação vigente, que as responsabilidades dos Governos Contratantes previstas no ISPS *Code* e no capítulo XI-2 da SOLAS 74 deveriam, no âmbito do Governo brasileiro, ficar a cargo:

- a) da MB, em relação aos navios e plataformas marítimas;
- b) da CONPORTOS, em relação às instalações portuárias.

4.3.1 Implementação do ISPS *Code* nos navios brasileiros

¹¹ A CCA-IMO foi criada pela Portaria Interministerial n° 367, de 18 de dezembro de 1998.

¹² O GI da CCA-IMO é composto por representantes da MB e dos Ministérios da Justiça; das Relações Exteriores; dos Transportes; de Minas e Energia; do Planejamento, Orçamento e Gestão; das Comunicações e do Meio Ambiente.

A Lei Complementar (LC) n° 97, de 9 de junho de 1999, alterada pela LC n°117, de 2 de setembro de 2004, no artigo 17, estabelece as atribuições subsidiárias particulares da Marinha do Brasil, como Autoridade Marítima, dentre as quais se destacam as atinentes à segurança da navegação aquaviária e à implementação e fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos nas águas jurisdicionais brasileiras; e a Lei n° 9.537, de 11 de dezembro de 1997, no artigo 4°, especifica as atribuições da Autoridade Marítima para, dentre outras:

- a) elaborar normas;
- b) determinar a homologação de equipamentos e acessórios empregados em embarcações e plataformas;
- c) estabelecer os requisitos para homologação;
- d) estabelecer os requisitos atinentes às condições de segurança de embarcações e plataformas;
- e) executar vistorias técnicas para verificação do cumprimento dos requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais e executar inspeções navais para fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos decorrentes, e dos tratados, convenções e atos internacionais ratificadas pelo Brasil, no que se refere à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Dessa forma, com base nessas atribuições específicas, coube à MB a implementação das disposições de proteção adotadas no Código em relação aos navios e companhias de navegação brasileiras.

Assim, a partir de 2 de agosto de 2003, a Autoridade Marítima, por meio da Diretoria de Portos e Costas, baixou circulares e portarias para, respectivamente, disciplinar esse processo e alterar as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) atinentes, bem como foram implementadas as seguintes ações:

- a) credenciou Sociedades Classificadoras como Organizações de Proteção Reconhecidas, que, em nome da Autoridade Marítima, executam as Avaliações de Proteção dos navios, elaboram os Planos de Proteção dos navios e os aprovam;
- b) determinou aos Armadores brasileiros a instalação dos equipamentos de segurança e proteção previstos na SOLAS 74 (AIS e SSAS);
- c) editou e distribuiu o Registro Contínuo de Dados, em forma de publicação, no qual é registrado o histórico de cada navio;

- d) credenciou empresas para ministrarem os cursos de Oficial de Proteção do Navio e da Companhia de Navegação;
- e) auditou os cursos realizados;
- f) certificou 86 navios mercantes brasileiros empregados em viagens internacionais. Cabe registrar que esse número representa, atualmente, o percentual de 100% dos navios de bandeira brasileira de longo curso¹³.

Entretanto, em reuniões realizadas na Casa Civil e no Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR), a partir de 8 de outubro de 2003, visando à adoção de outras ações voltadas para a operacionalização do ISPS *Code* no País, ampliou-se a participação da MB, com o propósito de contribuir para as medidas de segurança e proteção necessárias ao cumprimento do Código, a saber:

- a) adaptação do sistema SAR¹⁴, para o recebimento dos sinais de alarme dos SSAS dos navios e interligação com os órgãos e unidades envolvidas com o acompanhamento e desencadeamento das providências decorrentes a serem conduzidas nas águas jurisdicionais e nas instalações portuárias brasileiras, no caso: o GSI/PR, DPF/CESPORTOS, CONPORTOS e unidades da MB;
- b) incremento da patrulha naval, haja vista que esta atividade pode, além de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais e na plataforma continental brasileiras e no alto-mar, respeitando-se os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil, inibir ações terroristas e outros ilícitos cometidos no mar;
- c) realização de exercícios de segurança nos principais portos brasileiros, anteriormente voltados apenas para a garantia da lei e da ordem, visando a emular as ações que deverão ser empreendidas por ocasião da ocorrência de uma ameaça terrorista nas instalações portuárias e nos navios atracados ou fundeados nas proximidades destas instalações, ou seja, quando ocorrer, em princípio, alteração do nível de proteção de dois para três.

Assim, também por meio da Medida Provisória n° 184, de 10 de maio de 2004, a MB recebeu recursos orçamentários extraordinários, no montante de R\$ 3.225.000,00, que foram empregados para:

- a) aquisição de 28 equipamentos AIS, computadores e *softwares* afetos, que foram instalados em navios de guerra e em organizações militares de terra;

¹³ Dado obtido no EMA, junto à Divisão de Coordenação dos Assuntos da IMO.

¹⁴ Sigla em inglês de *Search and Rescue*, internacionalmente consagrada à atividade de busca e salvamento marítimo.

- b) aquisição dos insumos de informática e comunicações de dados necessários à preparação do Centro de Comando e Controle do Comando de Operações Navais para receber os sinais de alarmes dos SSAS dos navios, adaptando-se a estrutura do sistema SAR atualmente empregada nas organizações militares de terra e nos navios de guerra, e interligação desta estrutura com o GSI/PR, DPF e CONPORTOS;
- c) realização de exercícios de segurança portuária em Rio Grande, Paranaguá e Salvador;
- d) aprestamento de meios da MB para emprego, quando necessário, na proteção de instalações portuárias e navios mercantes nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, como previsto no ISPS *Code*;
- e) atividades de fiscalização das instalações portuárias empreendidas por representantes das Capitânicas dos Portos nas CESPOTOS.

Por ocasião da reunião da Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CREDEN)¹⁵, realizada em 10 de fevereiro de 2005, o Comandante da Marinha apresentou os dados acima indicados, que correspondem à situação atualizada das ações de implementação do ISPS *Code*, sob a responsabilidade da MB, bem como os recursos necessários para execução de outras naquele ano, na sua maioria, em continuação àquelas já iniciadas em 2004, no montante de R\$ 9.195.566,00, para¹⁶:

- a) capacitação do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) para receber, em tempo real, informações provenientes de Sistemas de Tráfego de Embarcações (VTS)¹⁷ empregados no acompanhamento de embarcações entrando ou saindo de instalações portuárias, de forma similar ao empregado nos aeroportos para acompanhamento de aeronaves;
- b) instalação de oitenta equipamentos AIS, computadores e *softwares* afetos, para instalação em navios de guerra e em organizações militares de terra nos anos de 2005 e 2006;
- c) incremento das ações de inspeção naval e patrulha naval;
- d) manutenção da rede de SSAS e dos equipamentos AIS já instalados;
- e) realização de seis exercícios de segurança portuária, em 2005, no Rio de

¹⁵ A CREDEN foi criada pelo Decreto nº 4.801, de 6 de agosto de 2003, e é integrada pelos Ministros de Estado: Chefe do GSI/PR; da Justiça; da Defesa; das Relações Exteriores, do Planejamento, Orçamento e Gestão; e do Meio Ambiente. Os Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica são convidados permanentes das reuniões dessa Câmara.

¹⁶ Dado obtido no EMA, junto à Divisão de Assuntos Marítimos e Ambientais.

¹⁷ Sigla em inglês de *Vessel Traffic System*.

Janeiro, Vitória, SUAPE, Itaqui, São Francisco do Sul e Santos;

- f) atividades de fiscalização das instalações portuárias empreendidas por representantes da MB nas CESPOTOS e na CONPORTOS;
- g) capacitação de pessoal no País e no exterior.

Apesar das ações acima discriminadas terem sido aprovadas, por consenso, naquela reunião e, ainda, de que elas contribuem diretamente para o aprimoramento do controle do tráfego marítimo, incremento das atividades de inspeção naval e patrulha naval e fortalecimento da presença do Estado nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, respaldando, assim, os compromissos internacionais firmados pelo Brasil, não foram recebidos, em 2005, os recursos orçamentários atinentes por parte da Marinha do Brasil.

Mesmo assim, foram realizados naquele ano alguns exercícios de segurança portuária, em pequena escala, visando, basicamente, à atualização dos dados necessários ao planejamento e execução de operações de segurança portuária nas seguintes localidades: Macaé, Santos, Vila do Conde, Salvador, Porto Alegre, Paranaguá, Natal, Morrinho, Ladário, Porto Esperança, Corumbá, Cinco Bacias, Manaus e São Francisco do Sul¹⁸.

Em 2006, também não foram recebidos os recursos orçamentários necessários, entretanto, a MB lançou mão de recursos do seu reduzido orçamento anual para programar a realização de exercícios de segurança portuária em doze localidades do País. Em alguns desses exercícios, além da atualização dos dados dessas instalações, estão previstos o emprego de meios, o adestramento efetivo do pessoal envolvido nos procedimentos de ocupação de instalações portuárias e a verificação dos respectivos Planos de Segurança Pública Portuária.

Além desses, também foram realizados exercícios de proteção marítima, visando ao adestramento do pessoal da MB nos procedimentos a serem desencadeados a partir do recebimento de sinais de alarme do SSAS de navios mercantes em trânsito nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, simulando-se a ocorrência a bordo de algum dos incidentes de proteção previstos no ISPS *Code*.

4.3.2 Implementação do ISPS *Code* nas instalações portuárias brasileiras

Como mencionado anteriormente, em cumprimento ao contido no Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995, alterado pelo Decreto nº 1.972, de 30 de julho de 1996, coube à CONPORTOS elaborar e aprovar, em 2 de dezembro de 2002, o Plano Nacional de Segurança

¹⁸ Dados obtidos no Comando de Operações Navais, junto à Divisão de Planejamento.

Pública Portuária, antes da adoção pela IMO do ISPS *Code*.

Esse Plano Nacional visou, fundamentalmente, à prevenção e à repressão do furto e roubo de cargas, contrabando e descaminho, tráfico de drogas e de armas e outros ilícitos, ou seja, com foco voltado para a redução da criminalidade nos portos, terminais e vias navegáveis do País.

Com o ensejo das emendas à SOLAS 74, que passaram a ser tratadas no Brasil a partir de fevereiro de 2003, novas medidas de proteção foram estabelecidas, particularmente no ISPS *Code*, visando, basicamente, a detectar ameaças à proteção e a adotar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios e instalações portuárias envolvidas em viagens internacionais, as quais não foram consideradas no Plano Nacional de Segurança Pública Portuária.

Assim, a CONPORTOS descontinuou essa linha de ação e passou a empreender significativo esforço no sentido de implementar as disposições de segurança e proteção adotadas pela IMO, em relação às instalações portuárias brasileiras.

Para tal, a partir de maio de 2003, a CONPORTOS passou a se reunir mais freqüentemente para definir diretrizes e ações a serem desencadeadas para adequar as instalações portuárias às novas exigências, que entrariam em vigor em 1º de julho de 2004.

Em decorrência das dificuldades observadas e, ainda, pela falta de uma mentalidade de segurança nos portos brasileiros, a CONPORTOS baixou resoluções regulamentando esse processo abrangente e inédito no âmbito da comunidade marítima, que, anteriormente, visava exclusivamente aos aspectos relacionados à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição de navios, plataformas e suas instalações de apoio.

No período compreendido entre 27 de junho de 2003 e 31 de dezembro de 2004, foram implementadas as seguintes ações pela CONPORTOS¹⁹:

- a) baixadas 35 resoluções disciplinando, dentre outras, as seguintes situações:
- cadastramento e certificação de Organizações de Segurança habilitadas para realizarem Estudos de Avaliação de Risco e elaborarem Planos de Segurança Portuária,
 - elaboração, análise e aprovação de Estudos de Avaliação de Risco das instalações portuárias,
 - elaboração, análise e aprovação de Planos de Segurança Pública Portuária de instalações portuárias,

¹⁹ www.mj.br/senasp/conportos/conselhos_conp_situa.htm.

- orientação para elaboração das Normas de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos,
 - auditorias, emendas, atualização e revisões de Planos de Segurança Pública Portuária das instalações portuárias,
 - certificação das instalações portuárias,
 - realização do Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária,
 - verificação das instalações portuárias,
 - emissão de Declaração de Cumprimento em favor de instalação portuária que tenha o seu Plano de Segurança Pública Portuária aprovado, bem como que tenha cumprido integralmente as disposições do Código,
 - emissão de Termo de Aptidão para a Declaração de Proteção em favor de instalação portuária que tenha o seu Plano de Segurança Pública Portuária aprovado, bem como que tenha cumprido parcialmente as disposições do ISPS *Code*,
 - concessão de Declaração de Proteção nas instalações portuárias.
- b) publicadas 77 deliberações que, basicamente, trataram do cadastramento e certificação das Organizações de Segurança e de seus técnicos, aprovação de Estudos de Avaliação de Risco de instalações portuárias e de Planos de Segurança Pública Portuária e certificação de instalações portuárias brasileiras. Cabe destacar que nesse período foram:
- analisados e aprovados 226 Estudos de Avaliação de Risco de instalações portuárias,
 - analisados e aprovados 218 Planos de Segurança Pública Portuária,
 - certificadas 119 instalações portuárias com Declaração de Cumprimento, atestando a implementação plena das disposições prescritas no ISPS *Code*,
 - certificadas oitenta instalações portuárias com Termo de Aptidão para a Declaração de Proteção, tendo em vista que ainda não cumpriram integralmente as disposições do Código. Entretanto, estão em condição de operarem, empregando Declarações de Proteção, pois implantaram as medidas mínimas de proteção essenciais para o controle do acesso de pessoas, veículos, embarcações e cargas, assim como estão cumprindo o respectivo cronograma de implementação plena do Código,
 - realizadas seis edições do Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária,

- formados 556 Supervisores de Segurança Portuária.

Atualmente, de acordo com a CONPORTOS²⁰, há 140 instalações portuárias certificadas com Declaração de Cumprimento e 65 com Termo de Aptidão para a Declaração de Proteção, dentro de um universo de 228 instalações existentes no País. Cabe ressaltar que entre as 228 instalações portuárias, há três que foram dispensadas de apresentarem Planos de Segurança Portuária, haja vista que não estão envolvidas diretamente com o tráfego marítimo internacional. Assim, pode-se considerar que, atualmente, há cerca de 91% de instalações portuárias certificadas no País segundo os critérios estabelecidos no ISPS *Code*.

No caso das instalações portuárias que operam com Termo de Aptidão, cabe à CONPORTOS promover as verificações necessárias nos respectivos cronogramas de implementação aprovados anteriormente, segundo o contido na Resolução nº 032, de 11 de novembro de 2004. Essas verificações poderão culminar com a cassação dos Termos atinentes ou, se for o caso, a emissão das Declarações de Cumprimento decorrentes.

Com base no acima apresentado e, principalmente, porque não há registro sobre a aplicação no exterior de quaisquer sanções ou penalidades aos navios mercantes nacionais ou estrangeiros que tenham visitado recentemente instalações portuárias certificadas pela CONPORTOS, pode-se inferir que as ações empreendidas para implementação do ISPS *Code* no País surtiram o efeito desejado num primeiro momento, entretanto, ainda faltam certificar algumas instalações portuárias, plena ou parcialmente.

Outro aspecto a ser ressaltado nesse processo se refere à necessidade de não se descuidar de sua continuidade, pois o Código prevê até duas auditorias, a serem realizadas num espaço de tempo de cinco anos a contar da data de certificação, e/ou revisões, quando ocorrerem alterações significativas nas instalações portuárias, assim como os Certificados Internacionais de Proteção de Navios não podem ter prazo de validade superior a cinco anos.

Esse certificado garante que:

- a) o sistema de proteção do navio e qualquer equipamento a ele associado foram verificados de acordo com o disposto na Parte A do Código;
- b) a verificação demonstrou que o sistema de proteção do navio e qualquer outro equipamento afeto se encontram em condições satisfatórias em todos os seus aspectos, e que o navio atende aos requisitos estabelecidos no capítulo XI-2 da SOLAS 74 e da Parte A do Código;
- c) o navio possui um Plano de Proteção aprovado.

Assim, a Autoridade Marítima e a CONPORTOS devem promover as auditorias

²⁰ www.mj.br/senasp/conportos/documentos/conportos_instalações_certificadas.pdf.

necessárias nos navios e instalações portuárias brasileiras, respectivamente, visando a verificar o cumprimento das disposições vigentes no ISPS *Code* e, se for caso, adotar as medidas necessárias para não comprometer a credibilidade do País junto à IMO e resguardar o tráfego marítimo vital ao comércio exterior brasileiro.

5 NÍVEIS DE PROTEÇÃO DO ISPS *CODE* NO BRASIL

5.1 Os níveis de proteção previstos no ISPS *Code*

O estabelecimento dos níveis de proteção é de responsabilidade dos Governos Contratantes da SOLAS 74, e esses níveis poderão ser aplicados a navios e instalações portuárias. A Parte A do Código definiu esses níveis para uso internacionalmente, como abaixo transcrito:

[...] 9. Nível 1 de proteção significa o nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo.

10. Nível 2 de proteção significa o nível para o qual medidas adicionais adequadas de proteção deverão ser mantidas por um período de tempo como resultado de um risco mais elevado de um incidente de proteção.

11. Nível 3 de proteção significa o nível para o qual medidas adicionais específicas de proteção deverão ser mantidas por um período limitado de tempo, quando um incidente de proteção for provável ou iminente, embora possa não ser possível identificar o alvo específico.

Os três níveis de proteção, também segundo o Código, devem ser empregados nas seguintes situações:

- a) nível um - quando os navios e instalações portuárias operam normalmente;
- b) nível dois - aplicável enquanto houver um risco elevado de ocorrência de um incidente de proteção;
- c) nível três - aplicável excepcionalmente durante o período no qual há um risco provável ou iminente de ocorrência de um incidente de proteção.

5.2 O estabelecimento dos níveis de proteção no Brasil

A Portaria Interministerial nº 33, de 7 de julho de 2004, subscrita pelos Ministros da Justiça, da Defesa e do Chefe do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, estabelece os níveis de proteção de navios e instalações portuárias e instituiu a Rede de Alarme e Controle destes níveis.

Abaixo está transcrito como esses níveis foram estabelecidos no documento em comento:

Art. 1º - Estabelecer os níveis de segurança dos navios e portos em razão do seu risco potencial com relação a possíveis atentados terroristas:

I - nível um, a situação normal em que não existem evidências de ameaça;

II - nível dois, a situação em que existem indícios de ameaça ou risco elevado; e

III - nível três, a situação em que existem evidências de ameaça.

§ 1º No nível um deverão ser adotadas medidas permanentes de proteção de pessoal e material, responsabilizando-se os Coordenadores das Comissões Estaduais de Segurança nos Portos (sic) e Vias Navegáveis - CESPOTOS por estas medidas nos portos; bem como competindo ao comandante de cada navio a implementação e a manutenção das medidas permanentes de proteção a bordo.

§ 2º No nível dois deverão ser adotadas medidas adicionais de proteção, por tempo limitado, responsabilizando-se os Coordenadores das CESPOTOS por estas medidas nos portos; e competindo ao comandante de cada navio as medidas adicionais de proteção a bordo.

§ 3º **No nível três deverão ser adotadas medidas restritivas, por tempo determinado, responsabilizando-se o Colegiado formado pelos Ministérios da Justiça, da Defesa, das Relações Exteriores, da Casa Civil da Presidência da**

República e do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República pela segurança em todo território nacional; e competindo ao comandante de cada navio as medidas restritivas de proteção a bordo.

§ 4º O Colegiado de que trata o parágrafo anterior será coordenado pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

§ 5º As mudanças de níveis de segurança dos navios serão determinadas por seus comandantes.

§ 6º As mudanças de níveis de segurança dos portos serão de responsabilidade dos Coordenadores das CESPRTOS ratificadas pelo GSI (grifo do autor).

A Rede de Alarme e Controle dos Níveis de Proteção de Navios e Portos (RACNP), instituída pelo artigo 2º da Portaria, é constituída pelos seguintes participantes:

- a) Estação Controladora da Rede (ECR), cuja operação coube ao GSI/PR;
- b) Estação de Recebimento de Alarmes (ERA), que ficou a cargo do Ministério da Defesa - Marinha do Brasil;
- c) Células Operacionais dos Portos (COP), operadas pelo Ministério da Justiça - Departamento de Polícia Federal, mais precisamente pelos Coordenadores das CESPRTOS.

A esses Coordenadores foram atribuídas as tarefas de:

- a) coordenar os níveis de proteção um e dois nas respectivas instalações portuárias;
- b) manter a ERA e a ECR informadas das alterações e providências adotadas.

À MB, como operadora da ERA, coube as seguintes tarefas:

- a) receber os alarmes dos navios de bandeira brasileira e das instalações portuárias nacionais;
- b) manter atualizado o acompanhamento dos níveis de proteção dos navios e das instalações portuárias brasileiras;
- c) manter os navios de bandeira brasileira e as CESPRTOS informadas sobre as alterações nos níveis de proteção atinentes;
- d) confeccionar e distribuir o regulamento de operação da RACNP aos navios de bandeira brasileira e às CESPRTOS.

5.3 Implicações e desdobramentos para a MB

Basicamente, além das tarefas acima indicadas, a MB foi compelida, conforme mencionado em 4.3.1, a promover a adaptação do sistema SAR para o recebimento dos sinais de alarme dos SSAS dos navios e interligação com o GSI/PR, DPF/CESPORTOS e

organizações militares da MB envolvidas com o acompanhamento e desencadeamento das providências decorrentes a serem conduzidas nas águas jurisdicionais e nas instalações portuárias brasileiras.

Outro aspecto de interesse nessa questão, também abarcado na Portaria Interministerial n ° 33/2004, se refere ao fato de que quando ocorrer evidências de ameaça de possíveis atentados terroristas, ou seja, quando for estabelecido o nível de proteção três, deverá o colegiado formado pelos Ministérios da Justiça, da Defesa, das Relações Exteriores, da Casa Civil da Presidência da República e do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República adotar medidas restritivas de proteção, por tempo determinado, em qualquer instalação portuária no território nacional. Entretanto, nessa Portaria, que no entendimento deste autor não é um instrumento adequado para atribuição de tarefas, principalmente daquelas envolvendo a adoção de ações restritivas, não foi explicitada nenhuma das medidas a serem adotadas, bem como não foi indicado a quem caberá ou caberão empreendê-las operacionalmente.

Nesse contexto, cumpre ressaltar que:

- a) o ISPS *Code* visa, principalmente, à detecção de ameaças de proteção e à adoção de medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional, e que as medidas acima tratadas extrapolam o Código;
- b) cabe ao Governo brasileiro, como contratante da SOLAS 74, prover diretrizes para a defesa contra incidentes de proteção nos navios e instalações portuárias nacionais.

À vista do acima exposto, pode-se concluir que a Portaria deixou uma lacuna importante ao não explicitar tais diretrizes e, também, criou uma estrutura que não é garantida permanentemente para gerenciar crises envolvendo a segurança das instalações portuárias em todo território nacional.

Em relação ao colegiado em lide, destacam-se, ainda, as seguintes considerações:

- a) os representantes dependem da prévia designação pelos órgãos atinentes;
- b) os membros dependem da nomeação pelo Ministro Chefe do GSI/PR;
- c) até a presente data, não ocorreram as ações acima indicadas.

Assim, poder-se-á desperdiçar tempo precioso antes de decidir-se que ações deverão ser adotadas e quais meios serão utilizados, pois o emprego de meios da MB para atuar por ocasião do estabelecimento do nível de proteção três em instalações portuárias nacionais ou de um incidente de proteção em navios de bandeiras brasileira ou estrangeira em

águas jurisdicionais brasileiras carece de maior respaldo legal. Pois, nesses casos, cabe ao Presidente da República, especificamente, determinar tal emprego, visando à garantia da lei e da ordem. Esse tema será objeto de maior abordagem no próximo capítulo.

Entretanto, de acordo com informações colhidas junto ao Estado-Maior da Armada, esta situação poderá ser alterada, pois, em 4 de janeiro de 2006, por meio da Portaria nº 1, do Ministro Chefe do GSI, foi instituído um Grupo de Trabalho Técnico com a finalidade, dentre outras, de:

- a) orientar a validação dos planos operacionais dos dez principais portos exportadores do País, para os níveis de proteção dois e três;
- b) regulamentar a operação da RACNP.

Outro dado que serve para reforçar esse entendimento foi apresentado em palestra proferida na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, em 5 de maio de 2006, pelo General-de-Exército Jorge Armando Félix, Chefe do GSI/PR e Secretário-Executivo da CREDEN, que não há na estrutura de governo um órgão com atribuição específica para centralizar as ações de combate e prevenção ao terrorismo no território nacional.

Fazem parte desse Grupo de Trabalho, cujas atividades extinguir-se-ão em 1º de dezembro de 2006, representantes dos seguintes órgãos:

- a) GSI/PR;
- b) Casa Civil da Presidência da República;
- c) Ministério da Defesa - Marinha do Brasil;
- d) Ministério da Justiça - SENASP/CONPORTOS;
- e) Ministério dos Transportes;
- f) Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
- g) Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Em relação à validação dos Planos Operacionais, cabe ressaltar que esta ação visa a verificar não apenas os Planos de Segurança Pública dos dez principais portos, mas também os Planos específicos e complementares das Forças de Segurança e Defesa que atuarão, quando determinado, nos níveis de proteção dois e três, ou seja, as medidas e ações previstas no universo dos referidos planos.

Ainda, em relação à criação do colegiado responsável pela adoção das medidas restritivas de proteção em alguma instalação portuária, a partir do estabelecimento do nível de proteção três, este autor entende que não há necessidade de adotar-se esta estrutura. Pois, o GSI/PR dispõe em sua organização administrativa de um Gabinete de Crises, dentro da Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais (SAEI), com competência para

prevenir a ocorrência e articular o gerenciamento de crises em caso de grave e eminente ameaça à estabilidade institucional, conforme prescrito no artigo 6º da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003.

Cumprido ressaltar que esse Gabinete conta também com a participação de um representante da MB, assim como pode ser mobilizado, caso necessário, para funcionar de forma contínua em crises. Para isso, basta apenas agregar-se outros elementos da própria SAEI e/ou de outros setores do Estado. Esse gabinete também pode submeter à Presidência da República, por meio do Ministro Chefe do GSI/PR, de forma expedita, qualquer necessidade de emprego de meios navais na garantia da lei e da ordem, visando a prevenir e conter ações terroristas nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras (COUTO, 2003).

6 ASPECTOS JURÍDICOS E DOUTRINÁRIOS

6.1 Aspectos jurídicos

Embora até a presente data não tenha ocorrido a ratificação formal das emendas à SOLAS 74 junto à IMO, particularmente daquela que trata da adoção do ISPS *Code*, pois, como mencionado anteriormente, este processo depende de prévia aprovação no Congresso Nacional, não foram observadas conseqüências danosas ao tráfego marítimo internacional de interesse do País. Tal fato se deveu às medidas adotadas pela MB e CONPORTOS, a partir de fevereiro de 2003, dentro de suas atribuições legais, no sentido de acatar de forma antecipada as disposições decorrentes da Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima, realizada de 9 a 13 de dezembro de 2002, naquela Organização, quando os Estados Partes aprovaram emendas à Convenção.

6.1.1 Aspectos jurídicos relacionados com a MB

Entretanto, a questão do emprego de meios da MB visando à contenção de ações terroristas em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras enseja algumas particularidades que merecem ser aprofundadas, principalmente no que concerne às competências legais para tal. A seguir serão enunciados os principais dispositivos que norteiam a atuação da MB nesse contexto:

- a) Constituição Federal de 1988 – em seu artigo 142 estabelece que as Forças Armadas se destinam à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem;
- b) LC nº 97/1999, alterada pela LC nº 117/2004 – que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, estabelece em seu artigo 15 que o emprego da Forças Armadas na defesa da Pátria e na garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem é de responsabilidade do Presidente da República nos termos abaixo transcritos:

[...] § 1º Compete ao Presidente da República a decisão do emprego das Forças Armadas, por iniciativa própria ou em atendimento a pedido manifestado por quaisquer dos poderes constitucionais, por intermédio dos Presidentes do Supremo Tribunal Federal, do Senado Federal ou da Câmara dos Deputados.

§ 2º A atuação das Forças Armadas, na garantia da lei e da ordem, por iniciativa de

quaisquer dos poderes constitucionais, ocorrerá de acordo com as diretrizes baixadas em ato do Presidente da República, após esgotados os instrumentos destinados à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, relacionados no art. 144 da Constituição Federal.

§ 3º Consideram-se esgotados os instrumentos relacionados no art. 144 da Constituição Federal quando, em determinado momento, forem eles formalmente reconhecidos pelo respectivo Chefe do Poder Executivo Federal ou Estadual como indisponíveis, inexistentes ou insuficientes ao desempenho regular de sua missão constitucional.

§ 4º Na hipótese de emprego nas condições previstas no § 3º deste artigo, após mensagem do Presidente da República, serão ativados os órgãos operacionais das Forças Armadas, que desenvolverão, de forma episódica, em área previamente estabelecida e por tempo limitado, **as ações de caráter preventivo e repressivo necessárias para assegurar o resultado das operações na garantia da lei e da ordem.**

§ 5º Determinado o emprego das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, caberá à autoridade competente, mediante ato formal, transferir o controle operacional dos órgãos de segurança pública necessários ao desenvolvimento das ações para a autoridade encarregada das operações, a qual deverá constituir um centro de coordenação de operações, composto por representantes dos órgãos públicos sob seu controle operacional ou com interesses afins.

6º Considera-se controle operacional, para fins de aplicação desta Lei Complementar, o poder conferido à autoridade encarregada das operações, para atribuir e coordenar missões ou tarefas específicas a serem desempenhadas por efetivos dos órgãos de segurança pública, obedecidas as suas competências constitucionais ou legais.

§ 7º O emprego e o preparo das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem são considerados atividade militar para fins de aplicação do art. 9º, inciso II, alínea c, do Decreto-Lei nº 1.001, de 21 de outubro de 1969 - Código Penal Militar (grifo do autor).

- c) também na LC nº 97/1999 são estabelecidas, no artigo 17, as atribuições subsidiárias particulares da MB como Autoridade Marítima, dentre as quais se destacam as atinentes à segurança da navegação aquaviária e à implementação e fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos nas águas jurisdicionais brasileiras; em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo federal ou estadual, quando necessário, em razão de competências específicas;
- d) Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955, instituiu o serviço de Patrulha Costeira subordinado ao então Ministério da Marinha. Posteriormente, esse dispositivo foi regulamentado pelos Decretos nº 64.063, de 5 de fevereiro de 1969, e nº 5.129, de 6 de julho de 2004, sendo que este último instrumento alterou a denominação da Patrulha Costeira para Patrulha Naval, cuja atividade tem o propósito de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais, na plataforma continental brasileira e no alto-mar, respeitando os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo País;

- e) Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, no seu artigo 4º, especifica as atribuições da Autoridade Marítima para, dentre outras: executar Inspeção Naval para fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos decorrentes, e dos tratados, convenções e atos internacionais ratificadas pelo Brasil, no que se refere à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Esses dispositivos legais respaldam o emprego de meios da MB nas seguintes situações:

- a) na garantia da lei e da ordem, em termos preventivos e repressivos, quando determinado pelo Presidente da República, visando, particularmente, à contenção de ações terroristas que venham a pôr em risco instalações portuárias, plataformas de exploração de petróleo e navios brasileiros e de outros países que, quando em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, solicitem apoio ao Governo brasileiro;
- b) executando Patrulha Naval nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras e no alto-mar, especialmente em termos de prevenção, haja vista que ao implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, estará contribuindo diretamente para inibir a ocorrência de toda ordem de ilícitos, dentre estes, as ações terroristas desenvolvidas naquelas áreas. Entretanto, cabe ressaltar que no exercício da Patrulha Naval, que, segundo a Carta de Instrução PATNAV nº 001, de 9 de janeiro de 2006, do Comando de Operações Navais, é uma atividade de cunho militar, o comandante do meio naval ao deparar-se com algum ilícito em andamento, como representante do Estado, não poderá omitir-se, assim, por dever legal, tem a obrigação de reprimir tal ato e, posteriormente, encaminhar os responsáveis às autoridades competentes para as providências cabíveis;
- c) executando Inspeção Naval, que é uma atividade de cunho administrativo visando, basicamente, à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, também deverão ser adotadas ações, quando necessário, para reprimir atos ilícitos em flagrante delito e, em seguida, proceder-se conforme a praxe acima mencionada.

Em relação à Carta de Instrução PATNAV n° 001/2006, cabe destacar que este dispositivo relaciona as ações de fiscalização sobre, dentre outras, as seguintes atividades:

- a) pesca;
- b) pesquisa científica ou investigação científica;
- c) aquisição de dados relacionados ao petróleo e gás natural;
- d) prestação de serviços, tais como: pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados; levantamentos hidrográficos; obras de infra-estrutura portuária, dragagem, etc;
- e) transporte de carga, de passageiros, em apoio marítimo, etc.

Outro aspecto relevante nesse contexto, se refere à inclusão do artigo 17A, com atribuições subsidiárias particulares para o Exército Brasileiro (EB), entre as modificações introduzidas na LC n° 97/1999, pela LC n° 117/2004, que estabelece de forma explícita, dentre outras, ações com poder de polícia na faixa de fronteira terrestre para àquela Força, como abaixo transcrito:

[...] IV – atuar, por meio de **ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo**, executando, dentre outras, as ações de:

- c) patrulhamento;
- d) revista de pessoas, de veículos terrestres, de embarcações e de aeronaves; e
- e) prisões em flagrante delito (grifo do autor).

E, para a MB, foi incluída uma alteração na referida LC, também pela LC n° 117/2004, inserindo-se um novo inciso nas atribuições subsidiárias particulares, a saber:

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

Contudo, essa alteração, no entendimento deste autor, poderá acarretar transtornos e interpelações judiciais, principalmente, contra os comandantes de meios navais que, por ventura, venham a adotar ações repressivas contra navios ou embarcações envolvidas em atos ilícitos nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, pois a Carta de Instrução PATNAV n° 001/2006, embora tenha sido editada em cumprimento ao contido no artigo 7° do Decreto n° 5.129/2004, teria melhor amparo legal se na LC n° 97/1999 fosse atribuído, explicitamente, poder de polícia para a MB, nos moldes ao do EB, tendo em vista que também há um inciso

prevendo a atuação desta Força, de forma similar ao prescrito para a MB no inciso V anteriormente transcrito.

6.1.2 Aspectos jurídicos relacionados com a Polícia Federal

Os principais dispositivos legais que norteiam o emprego de meios da Polícia Federal nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras são:

- a) Constituição Federal de 1988 – em seu artigo 144 estabelece que a segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, sendo exercida pelas Polícias Federal, Rodoviária Federal, Ferroviária Federal, Civis, Militares e Corpos de Bombeiros Militares. Ainda nesse artigo, no parágrafo 1º, é estabelecida a destinação da Polícia Federal como abaixo transcrito:

- I – apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;
- II – prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;
- III – exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;
- IV – exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.

- b) Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, (Estatuto do Estrangeiro) – em seu artigo 22, estabelece que a entrada no País far-se-á somente em locais onde houver fiscalização dos órgãos competentes;
- c) Decreto nº 73.332, de 19 de dezembro de 1973, no seu artigo 1º, estabelece que ao Departamento de Polícia Federal compete, dentre outras, em todo território nacional, as seguintes atribuições:

- I – executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;
- [...] IV – prevenir e reprimir:
 - a) crimes contra a segurança nacional e a ordem política e social;
 - c) crimes de tráfico e entorpecentes e de drogas afins; [...]
 - [...] e) crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência militar; [...]
 - [...] h) infrações às normas de ingresso ou permanência de estrangeiros no País;
 - i) outras infrações penais em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como aquelas cuja prática tenha repercussão interestadual e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei; [...]

Com base nesses dispositivos legais, o Diretor Geral do DPF baixou a Instrução Normativa n.º 002/1999 disciplinando a organização e o funcionamento das atividades dos NEPOMs e estabelecendo competências e atribuições atinentes. Em seu artigo 1º, define a atividade de Polícia Marítima como abaixo transcrito:

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, compreende 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 (grifos do autor).

À vista do contido nos dispositivos acima listados, pode-se observar que a Instrução Normativa em referência ao indicar que a atividade de Polícia Marítima é de competência privativa do DPF, com atuação nos portos e mar territorial e, quando necessário, além do mar territorial, criou uma exclusividade de competência e ampliou as áreas marítimas de abrangência desta atividade sem o correspondente amparo legal. E, no entendimento deste autor, gerou uma situação que poderá dar margem a gerar interferências com as atividades desenvolvidas pela MB, particularmente a Patrulha Naval, que visa a implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e águas interiores.

Cumprido ressaltar, que, conforme o contido na LC n.º 97/1999, essa tarefa é uma atribuição subsidiária privativa da MB, que demanda a disponibilidade de meios adequados e de pessoal qualificado para atuar sob quaisquer condições meteorológicas e em toda extensão das águas jurisdicionais brasileiras.

A esse respeito, cabe ainda destacar parte da nota publicada no Boletim de Ordens e Notícias da MB de n.º 334, em 7 de junho de 2006, pelo Estado-Maior da Armada, atinente à celebração do novo Acordo de Cooperação entre a MB e o DPF, em 6 de junho de 2006, como abaixo transcrito:

[...] A esse instrumento de apoio mútuo seguir-se-ão convênios específicos de cunho operacional, cujo conjunto **delimitará as atuações da MB e do DPF** no ambiente

aquaviário, **preservando a atuação exclusiva da Autoridade Marítima** no que respeita à implementação e fiscalização das leis e regulamentos nas águas jurisdicionais brasileiras (grifos do autor).

Assim, apesar dessa iniciativa evidenciar um esforço no sentido de mitigar eventuais áreas de interferência que possam vir a ocorrer, principalmente em função dos novos meios adquiridos para os NEPOMs, como mencionado em 3.4, torna-se premente esclarecer e limitar legalmente, de forma mais explícita, as áreas de atuação e responsabilidades da MB e do DPF, pois, em caso contrário, poderão ocorrer interferências mútuas por ocasião do desempenho das respectivas atribuições em áreas jurisdicionais, onde haja superposições de esfera de atuação.

6.2 Aspectos doutrinários

Neste item, serão abordados os aspectos doutrinários relacionados com a contenção de ações terroristas em áreas marítimas jurisdicionais desenvolvidas pela MB e Polícia Federal.

6.2.1 Aspectos doutrinários relacionados com a MB

A Doutrina Básica da Marinha (DBM), 1ª revisão, de 2004, enquadrou os atos terroristas como uma das formas possíveis de guerra assimétrica¹ e indicou, no capítulo sobre operações em tempo de paz, que:

- a) o Poder Naval, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos indicados na Política de Defesa Nacional (PDN), poderá ser empregado na garantia da lei e da ordem, conforme prescrito na LC nº 97/1999, alterada pela LC nº 117/2004, e no Decreto nº 3.897, de 24 de agosto de 2001;
- b) a Patrulha Naval é uma atividade conduzida por meios navais e aéreos com o propósito de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos em águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo País.

¹ De acordo com a DBM, guerra assimétrica é um tipo de conflito empregado, genericamente, por um oponente muito mais fraco, como uma forma ilegítima de violência que não poupa nem mesmo os civis.

Em relação à PDN, aprovada pelo Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005, cabe destacar que são adotados conceitos de Segurança e Defesa Nacional considerando-se um cenário internacional globalizado, com crescente interdependência econômica dos países e forte expansão do comércio marítimo de longo curso, no qual o terrorismo internacional é uma ameaça à paz e à segurança mundiais.

Dentro das orientações estratégicas, a PDN estabeleceu que é indispensável para o País dispor de uma estrutura ágil, capaz de prevenir ações terroristas e de conduzir operações de contra-terrorismo e indicou, como diretriz estratégica decorrente, que o País também deverá dispor de uma estrutura capaz de contribuir para a prevenção de atos terroristas e de conduzir operações de contra-terrorismo.

Nesse contexto, a MB dispõe de forças regulares capacitadas para atuar em operações convencionais de segurança portuária para garantia da lei e da ordem e executar Patrulha Naval para implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras; e forças especiais para empreender ações de retomada e resgate de pessoal de instalações de interesse do País, tais como: navios, quando nos portos ou em trânsito, e plataformas de exploração de petróleo posicionadas ao longo do litoral brasileiro, de onde são prospectados cerca de 85% do petróleo brasileiro e em distâncias de até 140 milhas marítimas ou cerca de 259 km da costa (informação verbal)².

Contudo, a manutenção e o aprimoramento dessa capacidade depende de recursos orçamentários, cada vez mais escassos, que têm acarretado sérias restrições principalmente para a MB, pois nos últimos sete anos foram desativados 21 navios, e incorporados apenas dez, assim como há previsão para desativação de outros nos próximos anos. Tal fato torna-se crítico, haja vista que a MB não conseguiu ainda ter aprovado o seu Programa de Reparelhamento, que prevê a construção de navios-patrulha e de outros meios, bem como descontingenciar os recursos pagos pela PETROBRAS³, a título de *royalties*, que por força do contido nas Leis nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, são vinculados à MB para atender aos encargos de fiscalização de áreas marítimas jurisdicionais e de proteção das plataformas de exploração de petróleo contra quaisquer ameaças, inclusive aquelas decorrentes de ações terroristas (informação verbal)⁴.

Essas continuadas restrições orçamentárias também têm contribuído diretamente para a redução do número de dias de mar das Patrulhas Navais e, conseqüentemente, para a deterioração do nível de adestramento do pessoal, pois nos últimos anos foram promovidos

² Informação repassada em palestra proferida pelo Comandante da Marinha na ECEME, em 13 mar. 2006.

³ Sigla de Petróleo Brasileiro S.A.

⁴ Informação repassada em palestra proferida pelo Comandante da Marinha na ECEME, em 13 mar. 2006.

cortes ou diminuição dos efetivos e meios empregados em diversos exercícios. Dentre esses, destacam-se alguns de segurança portuária, retomada e resgate de pessoal de navios, plataformas de petróleo ou outras instalações relevantes existentes em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras.

Assim, visando a contornar essas dificuldades, foram implementados nos cursos de atualização para os comandantes de navios módulos sobre as atividades de Patrulha Naval, considerando-se o contido no *ISPS Code* e nos ordenamentos jurídicos nacional e internacional atinentes. Para os praças, está sendo incrementado o número de adestramentos sobre as atividades do Grupo de Visita e Inspeção (GVI) e da Guarnição de Presa (GP), que são empregados para permitir a inspeção em navios em trânsito e, se for necessário, o apresamento daqueles que estiverem infringindo estes ordenamentos para conduzi-los até as autoridades competentes, no porto mais próximo. Nesse sentido, vislumbra-se ainda a realização de um maior intercâmbio com outras Marinhas e, principalmente, com a Guarda Costeira norte-americana (informação verbal)⁵.

Também têm sido realizados exercícios de proteção marítima empregando-se meios da MB, em situações simuladas, para permitir a verificação de um navio mercante transitando em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras com o SSAS acionado, ou seja, quando pode haver um incidente de proteção em andamento a bordo, conforme previsto no *ISPS Code*, ameaçando a segurança da referida embarcação e/ou de sua tripulação.

Esses exercícios, além de contribuírem para o adestramento do pessoal envolvido, permitem a consolidação e o aprimoramento dos procedimentos e doutrinas estabelecidos para cada tipo de operação em questão, os quais, normalmente, são desenvolvidos empregando-se apenas conhecimentos e experiências adquiridos ao longo de vários anos e sem a cooperação de outros países, particularmente quando são empregados elementos de forças especiais, tendo em vista o caráter muitas vezes sigiloso destas atividades.

Em 24 de março de 2006, por ocasião da palestra proferida na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, pelo General-de-Exército Francisco Roberto de Albuquerque, Comandante do Exército, foi apresentado que, dentro do plano de reestruturação daquela Força, foram criadas as Brigadas de Infantaria Leve e de Operações Especiais para atuação na garantia da lei e da ordem e em operações especiais, dentre as quais as de contra-terrorismo no território nacional, respectivamente.

⁵ Informação repassada em palestra proferida pelo Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, Comandante de Operações Navais, na Escola de Guerra Naval, em 12 jun. 2006.

6.2.2 Aspectos doutrinários relacionados com a Polícia Federal

Desde o advento dos primeiros NEPOMs, o DPF já firmou três instrumentos de cooperação com a MB, visando à capacitação necessária ao exercício das atividades específicas de Polícia Marítima, principalmente, no que diz respeito à formação de pessoal e ao recebimento de lanchas transferidas àquele órgão.

Entretanto, a partir do ISPS *Code*, o DPF tem buscado desenvolver uma capacidade ainda maior, procurando inclusive cooperação com o EB, pois, em maio de 2004, realizou-se um exercício de retomada e resgate da tripulação do navio petroleiro Barão de Mauá, fundeado na Baía de Guanabara, que teria sido controlado por um grupo terrorista, simulado por militares daquela Força Armada. Nesse exercício, foram empregados elementos dos Grupos de Assalto e de Mergulho do NEPOM do Rio de Janeiro e da Coordenação do Comando de Operações Táticas (COT) e, ainda, utilizadas três lanchas e dois helicópteros do DPF (GASPAR, 2006).

Outras medidas em desenvolvimento, tais como a criação de um Centro de Instrução e Aperfeiçoamento de Polícia Marítima, dentro do projeto do SINAPOM, e a elaboração de um manual de procedimentos operacionais para os NEPOMs, estão diretamente relacionadas com a busca e consolidação de doutrinas afetas às atividades de visita, inspeção e apresamento de embarcações e ações de contra-terrorismo, principalmente com apoio da MB.

Contudo, o DPF também não foi aquinhado com os recursos orçamentários, além daqueles recebidos em 2004, necessários à continuidade das metas estabelecidas no ambicioso projeto acima aludido, dentre as quais, destacam-se:

- a) criação de NEPOMs nas seguintes localidades: Manaus, Belém, Macapá, Recife-SUAPE, Pecém, São Francisco do Sul, Cabedelo, Porto Velho, São Sebastião, Santarém, Imbituba e Maceió;
- b) criação do CIAPOM;
- c) aquisição de diversos equipamentos e equipagens para os NEPOMs.

Assim, pode-se inferir que essa escassez de recursos deve ter contribuído significativamente para que o DPF tenha optado em habilitar pessoal apenas para operar embarcações nas águas interiores, ao celebrar o último Acordo de Cooperação com a MB, para delimitar, de forma explícita, a sua atuação nas áreas marítimas jurisdicionais brasileiras e, ainda, buscar uma otimização de recursos e, por conseguinte, aumentar a eficiência dos esforços de segurança empreendidos pelas duas instituições.

7 CONCLUSÃO

Mesmo antes dos atentados de 11 de setembro de 2001, o Governo brasileiro promoveu a criação da CONPORTOS e dos primeiros NEPOMs, visando a reprimir, principalmente, os roubos armados aos navios mercantes surtos nos principais portos do País.

Essas medidas surtiram o efeito desejado, pois contribuíram efetivamente para a redução da ocorrência desses ilícitos nas instalações portuárias brasileiras.

Entretanto, foi a partir do advento do ISPS *Code* que as questões afetas à proteção dos navios e instalações portuárias tomaram maior impulso também no Brasil, acompanhando a IMO, que passou a considerar, de forma explícita, o terrorismo como uma ameaça àqueles meios e instalações envolvidas com o tráfego marítimo internacional.

A implementação do ISPS *Code* no País coube, no caso dos navios e companhias de navegação, à MB e, no caso das instalações portuárias, à CONPORTOS, que para tal, com base nas respectivas atribuições prescritas na legislação vigente, acataram antecipadamente as recomendações preconizadas no Código e, a partir de então, adotaram uma série de providências decorrentes.

Essas ações possibilitaram a certificação, segundo os critérios estabelecidos no Código, de 100% dos navios de bandeira brasileira de longo curso e de cerca de 91% das instalações portuárias do País.

Os níveis de proteção dos navios e instalações portuárias foram implementados no Brasil por meio de um instrumento sem força legal e que deixou uma importante lacuna ao não explicitar as medidas a serem adotadas. Esse dispositivo também criou um colegiado desnecessário e de acionamento moroso, com responsabilidade pela segurança em todo território nacional no nível três.

No entendimento deste autor, o ordenamento jurídico pátrio respalda a atuação dos meios da MB na contenção de ações terroristas em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, em termos preventivos e repressivos, quando houver determinação do Presidente da República para garantia da lei e da ordem em instalações portuárias, plataformas de exploração de petróleo e navios brasileiros e, em caso de solicitação de apoio ao Governo brasileiro, em navios de outros países.

Entretanto na Patrulha Naval e na Inspeção Naval, não há respaldo legal explícito para empreender-se ações repressivas, havendo apenas para as preventivas, pois ao executar-se estas atividades os meios navais estarão contribuindo para inibir a ocorrência de toda ordem de ilícitos, inclusive as ações terroristas. Contudo, essa situação não ocorre com os meios do EB, empregados na faixa de fronteira terrestre, haja vista que a LC nº 97/1999, alterada pela LC nº 117/2004, atribui competência, de forma explícita, para tal.

Ao baixar a norma para os NEPOMs, o DPF criou uma exclusividade de competência e ampliou as áreas marítimas de abrangência da atividade de Polícia Marítima sem o correspondente amparo legal, as quais poderão gerar interferências com as atribuições legais da Patrulha Naval executada pela MB. Assim, fica demonstrando que há necessidade de serem esclarecidas e limitadas claramente as áreas de atuação e de responsabilidades, principalmente daquela atividade policial.

Doutrinariamente, a MB dispõe de forças convencionais e especiais capacitadas para atuar na garantia da lei e da ordem, prevenção de ações terroristas e empreender operações de contra-terrorismo em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras. Entretanto, a crescente escassez de recursos orçamentários tem contribuído para a deterioração do nível de adestramento do pessoal, redução no número de meios, diminuição do número de dias de mar e de exercícios realizados, assim como, em 2005, não foram recebidos os recursos necessários para execução das ações de implementação do ISPS *Code* a cargo da MB. Tal fato também imputou cortes nas metas estabelecidas no projeto do SINAPOM e contribuiu para o DPF limitar a área de atuação de seus meios, no último instrumento de cooperação celebrado com a MB, em 6 de junho de 2006, às águas interiores.

O DPF tem buscado o apoio da MB e do EB para consolidar as doutrinas necessárias ao desempenho das atividades de Polícia Marítima.

Nesse contexto, cabe ressaltar que:

- a) o ISPS *Code* prevê a necessidade de auditorias, revisões e atualizações dos Planos de Proteção dos Navios e dos Planos de Segurança Pública das Instalações Portuárias, dentro de prazos e situações previamente estabelecidas;
- b) há instalações portuárias que ainda não receberam as respectivas Declarações de Cumprimento, em substituição aos Termos de Aptidão expedidos pela CONPORTOS.

Assim, conclui-se que as autoridades brasileiras atinentes não podem descontinuar o processo iniciado com a implementação do Código no País, bem como que há necessidade de adoção de algumas importantes ações a serem empreendidas, em complemento ao processo em lide, conforme explicitado nas sugestões a seguir:

- a) a CONPORTOS deverá promover as auditorias necessárias nas instalações portuárias, principalmente daquelas que estão operando com Termo de Aptidão para verificação do cumprimento dos cronogramas de implantação dos processos aprovados anteriormente, e, se for o caso, cassar as certificações das instalações que possam vir a comprometer a credibilidade do País junto à IMO;

- b) o DPF deverá aproveitar a revisão da Instrução Normativa nº 002, de 21 de julho de 1999, para adequá-la à legislação vigente e excluir as áreas marítimas e tarefas que possam causar interferências com as atribuições legais da MB;
- c) a MB deverá propor um projeto de lei complementar para alteração da LC nº 97/1999, visando a dispor explicitamente de poder de polícia para empreender ações preventivas e repressivas nas Patrulha e Inspeção Navais, de forma similar ao incluído para o EB, por meio da LC nº 117/2004;
- d) a MB, como Autoridade Marítima, deverá promover as auditorias necessárias nos navios mercantes de bandeira brasileira certificados anteriormente, para verificação do cumprimento das disposições prescritas no ISPS *Code* e, se for o caso, cassar aqueles que possam vir a por em risco o tráfego marítimo por onde escoava expressiva parcela do comércio exterior brasileiro;
- e) o GSI/PR deverá na revisão da Portaria Interministerial nº 33/2004:
- propor um projeto de lei para substituí-la, e assim melhor respaldar a atribuição de tarefas e as medidas restritivas a serem adotadas nos navios mercantes e instalações portuárias brasileiras,
 - explicitar neste projeto de lei as diretrizes básicas para as medidas restritivas a serem adotadas a partir do estabelecimento do nível de proteção três em algum navio mercante ou instalação portuária brasileiros,
 - indicar a quem caberá ou caberão empreender operacionalmente tais medidas,
 - substituir o colegiado criado com a responsabilidade pela segurança em todo o território nacional no nível de proteção três pelo Gabinete de Crises existente dentro da estrutura administrativa do GSI/PR, haja vista que o mesmo dispõe de competência legal para tal e, ainda, permite uma maior agilidade para submeter à Presidência da República qualquer necessidade de emprego de meios da MB na garantia da lei e da ordem.
- f) o Governo brasileiro deverá concluir o processo de aprovação no Congresso Nacional das emendas à SOLAS 74 e ratificá-las junto à IMO.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Francisco Roberto de. *O Exército Brasileiro na visão de seu comandante*. Rio de Janeiro, 2006. Palestra proferida na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica em 24 mar.2006.

BRASIL. Comando de Operações Navais. Carta de Instrução PATNAV ComOpNav n. 001/2006, de 9 de janeiro de 2006.

BRASIL. Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO. Apresenta diretrizes, resoluções, regulamento, convenções e códigos. Disponível em: < <http://www.ccaimo.mar.mil.br/MenuPrincipal.htm>>. Acesso em: 23 maio 2006.

BRASIL. Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Apresenta o histórico e as realizações. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/conselhos_conp_situa.htm>. Acesso em: 31 maio 2006.

_____. Apresenta o quadro geral das instalações portuárias brasileiras. Disponível em: < http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/documentos/conportos_instalacoes_certificadas.pdf> . Acesso em: 21 jul. 2006.

_____. Apresenta a legislação atinente. Disponível em: < http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/conselhos_conp_leg.htm>. Acesso em: 31 maio 2006.

_____. Resolução n. 001 de 24 de junho de 2002. Estabelece normas gerais de orientação às Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e princípios básicos para o desenvolvimento das ações de prevenção a atos ilícitos em suas áreas de atuação. Disponível em: < http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/legislacao/conportos_res00.pdf>. Acesso em: 31 maio 2006.

_____. Resolução n. 002 de 2 de dezembro de 2002. Aprova o Plano Nacional de Segurança Portuária. Disponível em: < http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/legislacao/conportos_res002.pdf>. Acesso em: 31 maio 2006.

_____. Resolução n. 032 de 11 de novembro de 2004. Dispõe sobre o Termo de Aptidão para a Declaração de Proteção em favor da Instalação Portuária que tenha o seu Plano de Segurança Pública Portuária aprovado no âmbito da CONPORTOS e por cumprir as disposições do ISPS *Code* . Disponível em: < http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/legislacao/conportos_res032.pdf>. Acesso em: 31 maio 2006.

BRASIL. Congresso Nacional. Lei nº 2.419 de 10 de fevereiro de 1955. Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 17 fev. 1955. Seção 1. p. 2.553. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=110210>>. Acesso em: 22 jun. 2006.

BRASIL. Congresso Nacional. Lei n. 6.815 de 19 de agosto de 1980. Define a situação jurídica de estrangeiro no Brasil, cria o Conselho Nacional de Imigração e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 21 ago. 1980. Seção 1. p. 16.533. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6815.htm>. Acesso em: 22 jun. 2006.

_____. Lei n. 7.990 de 28 de dezembro de 1989. Institui, para os Estados, Distrito Federal e Municípios, compensações pelo resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica, de recursos minerais em seus respectivos territórios, plataforma continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 29 dez. 1989. Seção 1, p. 24.782. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=133587>>. Acesso em: 22 jun. 2006.

_____. Lei n. 8.617 de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 5 jan. 1993. Seção 1, p. 57. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=137524>>. Acesso em: 22 jun. 2006.

_____. Lei n. 9.478 de 6 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 7 ago. 1997. Seção 1, p. 16.925. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=146676>>. Acesso em: 22 jun. 2006.

_____. Lei n. 9.537 de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 12 dez. 1997. Edição Extra Seção 1, p. 29.510. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9537.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

_____. Lei n. 9.966 de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 29 abr. 2000. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=229622>>. Acesso em: 22 jun. 2006.

_____. Lei n. 10.683 de 28 de maio de 2003. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 29 maio 2003. Seção 1. p. 2. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2003/L10.683.htm>. Acesso em: 22 jun. 2006.

_____. Lei Complementar n. 97 de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 10 jun. 1999. Edição Extra. Seção 1. p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

BRASIL. Congresso Nacional. Lei Complementar n. 117 de 2 de setembro de 2004. Altera a Lei Complementar n. 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, para estabelecer novas atribuições subsidiárias. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 3 set. 2004. Seção 1. p. 2. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp117.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição brasileira, 1988*. Texto constitucional de 5 de outubro de 1988 com as alterações adotadas pelas emendas constitucionais n.1/92 a 40/06 e pelas emendas constitucionais de revisão n.1 a n. 6/94. Brasília: [Câmara dos Deputados], 2003. 71 p.

_____. Decreto n. 64.063 de 5 de fevereiro de 1969. Regulamenta a Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955, que institui a Patrulha Costeira. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 6 fev. 1969. Seção 1. p. 1.243. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=118697>>. Acesso em: 14 jun. 2006.

_____. Decreto n. 73.332 de 19 de dezembro de 1973. Define a estrutura do Departamento de Polícia Federal e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 31 dez. 1973. Seção 1. p. 13.549. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=122042>>. Acesso em: 26 jun. 2006.

_____. Decreto n. 1.507 de 30 de maio de 1995. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 31 maio 1995. Seção 1. p. 7.725. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1507.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

_____. Decreto n. 1.972 de 30 de julho de 1996. Altera a redação do art. 2º do Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995, que cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 31 jul. 1996. Seção 1. p. 14.235. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1507.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

_____. Decreto n. 3.897 de 24 de agosto de 2001. Fixa as diretrizes para o emprego das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 27 ago. 2001. Seção 1. p. 66. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3897.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

_____. Decreto n. 4.801 de 6 de agosto de 2003. Cria a Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional, do Conselho de Governo. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 7 ago. 2003. Seção 1. p. 8. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4801.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

BRASIL. Decreto n. 5.129 de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 7 jul. 2004. Seção 1. p. 3. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/004/Decreto/D5129.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

_____. Decreto n. 5.484 de 30 de junho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 1º jul. 2005. Seção 1. p. 5. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm>. Acesso em: 15 mar. 2006.

_____. Decreto Legislativo n. 921 de 6 de outubro de 2005. Aprova os textos da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e do Protocolo para a Supressão de Atos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, concluídos em Roma em 10 de março de 1988. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 7 out. 2005. Seção 1. p. 1. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/legin.html/textos/visualizarTexto.html?ideNorma=538497&seqTexto=34327&PalavrasDestaque=>>>. Acesso em: 15 mar. 2006.

BRASIL. Departamento de Polícia Federal. Instrução Normativa n. 2 de 21 de julho de 1999. Disciplina a organização e o funcionamento das atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), estabelece competências e atribuições e dá outras providências. [S.l.: s.n.], 1999. Folheto.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. Acordo de Cooperação entre a MB e o DPF. *Boletim de Ordens e Notícias n. 334*, Rio de Janeiro, 7 jun. 2006. Disponível em: <http://www.dtm.mb/frame_bono.html/Gerais/jun-06/BONO334>. Acesso em: 9 jun. 2006.

_____. *EMA-305: Doutrina Básica da Marinha*. Brasília, 2004.

BRASIL. Medida Provisória n. 184 de 10 de maio de 2004. Abre crédito extraordinário aos Orçamentos Fiscais e de Investimento da União, em favor dos Ministérios da Justiça, dos Transportes e da Defesa, para os fins que especifica. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 11 maio 2004. Seção 1. p. 1. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/legin.html/textos/visualizarTexto.html?ideNorma=532209&seqTexto=14150&PalavrasDestaque=>>>. Acesso em: 19 jul. 2006.

BRASIL. Ministério da Justiça. Portaria n. 0388 de 15 de maio de 1998. Aprova o Regimento Interno da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS, na forma do Anexo a esta Portaria. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 18 maio 1998. Seção 1. p. 1.

BRASIL. Portaria Interministerial (MJ/MM/MRE/MT/MME/MPOG/MC/MMA) nº 367, de 18 de dezembro de 1998. Institui a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO. Disponível em: <<http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/portaria.htm>>. Acesso em: 23 maio 2006.

BRASIL. Portaria Interministerial (MJ/MD/GSIPR) n. 33 de 7 de julho de 2004. Estabelece os níveis de segurança de navios e portos e institui a rede de Alarme e Controle dos Níveis de Proteção de Navios e Portos – RACNP. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 8 jul. 2004. Seção 1. p. 1.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. *O Comando da Marinha*. Rio de Janeiro, 2006. Palestra proferida na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército em 13 mar. 2006.

COUTO, José Alberto Cunha. O Gabinete de Segurança Instituição e o gerenciamento de crises. In: CONGRESO INTERNACIONAL DEL CLAD SOBRE LA REFORMA DEL ESTADO Y DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, 8., 2003, Panamá. *Painel...* Disponível em: <<http://unpan1.un.org/intrados/groups/public/documents/CLAD/clad0047338.pdf>>. Acesso em: 29 jun.2006.

FÉLIX, Armando Jorge. *O Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República*. Rio de Janeiro, 2006. Palestra proferida na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército em 5 maio 2006.

COSTA FILHO, Mario Rodrigues da. *O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações portuárias (ISPS Code) e a Segurança e Proteção nos Principais Portos*. 2005. 42 f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2005.

FLÔR, Claudio Rogerio de Andrade. *A Segurança Portuária no Brasil com o ISPS Code: reflexos na segurança portuária dos EUA*. 2005. 35 f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2005.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 7 ed. Belo Horizonte: UFMG, 2004. 242 p.

GASPAR, Ricardo Dottori. *Ricardo Dottori Gaspar: entrevista* [jun. 2006]. Entrevistador: Ubiratan de Faria Mello. Rio de Janeiro, 2006.

_____. *Os Núcleos Especiais de Polícia Marítima*. Santos, 2005. Palestra proferida no Seminário Regional de Segurança Portuária para os Países do MERCOSUL em 10 maio 2005.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA). Londres, 1988. Disponível em: <<http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convencoes/ConvençãoSUA88-TextoOficial.pdf>>. Acesso em: 17 maio 2006.

_____. IMO adopts comprehensive maritime security measures. Londres, 9-13 dez. 2002. Disponível em: <http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2689>. Acesso em: 15 maio 2006.

_____. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Londres, 1974. Disponível em: <http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convencoes/SOLAS_74_88_consolidada.pdf>. Acesso em: 17 maio 2006.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. Londres, 2002. Disponível em: <<http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convencoes/CodISPS.doc>>. Acesso em: 17 maio 2006.

_____. Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf. Londres, 1988. Disponível em: <[http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convencoes /ProtocoloSUA88-Texto Oficial.pdf](http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convencoes/ProtocoloSUA88-Texto%20Oficial.pdf)>. Acesso em: 17 maio 2006.

_____. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual report – 1998. Londres, 18 fev.1999. Disponível em: <http://www.imo.org/includes/blasTDataOnly.asp/data_id%3D1948/903.PDF>. Acesso em: 4 maio 2006.

_____. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual report – 1999. Londres, 17 mar. 2000. Disponível em: <http://www.imo.org/includes/blasTDataOnly.asp/data_id%3D1946/942.pdf>. Acesso em: 4 maio 2006.

_____. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual report – 2000. Londres, 31 mar. 2001. Disponível em: <http://www.imo.org/includes/blasTDataOnly.asp/data_id%3D1919/991-col.pdf>. Acesso em: 4 maio 2006.

_____. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual report – 2001. Londres, 31 mar. 2002. Disponível em: <http://www.imo.org/includes/blasTDataOnly.asp/data_id%3D5018/16-colour.pdf>. Acesso em: 4 maio 2006.

_____. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual report – 2002. Londres, 17 abr. 2003. Disponível em: <http://www.imo.org/includes/blasTDataOnly.asp/data_id%3D7215/32-colour.pdf>. Acesso em: 4 maio 2006.

_____. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual report – 2003. Londres, 27 abr. 2004. Disponível em: <http://www.imo.org/includes/blasTDataOnly.asp/data_id%3D9332/50-colour.pdf>. Acesso em: 4 maio 2006.

_____. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual report – 2004. Londres, 5 maio 2005. Disponível em: <http://www.imo.org/includes/blasTDataOnly.asp/data_id%3D12132/64.pdf>. Acesso em: 4 maio 2006.

_____. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual report – 2005. Londres, 22 mar. 2006. Disponível em: <http://www.imo.org/includes/blasTDataOnly.asp/data_id%3D14323/81.colour.pdf>. Acesso em: 4 maio 2006.

_____. Resolution A.584 (14) 20 november 1995. Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew on board ships. Londres, 20 nov. 1985. Disponível em: <http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&docid=686>. Acesso em: 15 maio 2006.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Resolution A.942 (22) 20 november 2001. Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships. Londres, 22 jan. 2002. Disponível em: <http://www.imodocs.imo.org/logpagehtml?lang=english&usarname=brasil-i&pdf_location=%2FENGLISH-pdf%2FASSEMBLY%2F22%2FRES%F924.pdf>. Acesso em: 26 maio 2006.

_____. Summary of conventions as at 30 april 2006. Londres, 2006. Disponível em: <http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247>. Acesso em: 23 maio 2006.

MOURA NETO, Julio Soares de. *O Comando de Operações Navais e a Diretoria-Geral de Navegação*. Rio de Janeiro, 2006. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 12 jun. 2006.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *11 de setembro de 2001*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2002. 268 p.