

Comunicação

AULA INAUGURAL DOS CURSOS DE ALTOS ESTUDOS DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL NO ANO DE 2012

A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA (CSM) E A MARINHA DO BRASIL

João Afonso Prado Maia de Faria*

INTRODUÇÃO

Bom dia a todos.

É com imensa satisfação que retorno à Escola de Guerra Naval, agora como Chefe do Estado-Maior da Armada, para proferir a Aula Inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares do ano de 2012.

Em quase um século de existência, esta Escola vem desenvolvendo suas atividades acadêmicas, contribuindo para o aperfeiçoamento e evolução intelectual de Oficiais que exercerão cargos de comando, chefia, direção e assessoramento nos altos escalões da Marinha. Este ano, os Senhores serão instigados, inspirados e estimulados a pensar questões políticas, estratégicas e operacionais relacionadas ao Poder Marítimo. Almejamos que, ao deixarem esta Casa, os senhores estejam habilitados a contribuir na busca de soluções criativas e inovadoras para o desenvolvimento de nossas Instituições.

REFLEXÕES

A evolução do Poder Naval impõe, nos dias de hoje, a existência de líderes efetivos e conselheiros experientes, exigindo de todos nós uma reflexão sobre a segurança dos espaços marítimos e sua importância político-estratégica. A sua influência no nosso entorno estratégico e para o País, e por fim suas repercussões para a Defesa, onde a MB tem papel essencial.

Nesse contexto, nos cursos deste ano, é uma honra para a MB contar com a participação de representantes das Marinhas Amigas de **Angola, Argentina, Chile, EUA, França, Moçambique, Namíbia, Peru, Venezuela, além dos companheiros do Exército Brasileiro, da Força Aérea Brasileira, da TRANSPETRO e Servidores Civis**. Suas presenças propiciarão rara oportunidade para o fortalecimento dos laços de amizade e respeito entre nossos Países e Instituições. A todos e aos Oficiais-Alunos do C-PEM, C-EMOS e C-Sup apresento as boas vindas. Registro também meus agradecimentos aos Senhores Almirantes, Capitães-de-Mar-e-Guerra e Capitães-de-Fragata exercendo cargos de Comando e Direção e membros do Corpo Docente desta Escola que com suas presenças prestigiam esta Aula Inaugural.

SUMÁRIO

* Almirante-de-Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria, Chefe do Estado-Maior da Armada

Selecionei o tema “A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA E A MARINHA DO BRASIL” pela importância que recebeu nos contextos nacional e internacional, nos últimos anos. Considero fundamental o seu conhecimento por parte dos Oficiais dos Cursos de Altos Estudos Militares.

Para apresentá-lo, observarei o seguinte sumário: O Conceito de Consciência Situacional Marítima; A Segurança Marítima no Exterior; A Consciência Situacional Marítima e a MB; e Considerações finais.

O CONCEITO DE CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA

Após o atentado de 11 de setembro de 2001, os Estados Unidos da América (EUA) fizeram uma análise nas suas vulnerabilidades e, particularmente no setor marítimo, destacaram várias medidas para reforçar a segurança interna.

Os desafios da segurança marítima são complexos. O tráfego por via marítima vem aumentando continuamente. Os volumes de mercadorias transportadas continuarão a se elevar na próxima década, influenciando as transferências de bens e o desenvolvimento de centros comerciais, afetando toda a cadeia produtiva e aumentando a vulnerabilidade de cada componente do setor marítimo.

Dessa forma, as necessidades de informações sobre o cenário marítimo tendem a aumentar no futuro, não só visando a segurança e a navegação, mas também em termos de controle fronteiriço e da criminalidade. Tais ações demandam uma maior interoperabilidade de todos os entes envolvidos para o adequado acompanhamento e monitoramento do tráfego marítimo. Para atingir esse objetivo, haverá necessidade de maiores interações com o setor privado e demais órgãos públicos, exigindo um elevado grau de cooperação entre os atores.

A melhoria na “conscientização marítima” trará segurança para os estados costeiros, em decorrência da expansão das atividades de inteligência, vigilância e identificação. A parceria com o setor privado, cujos interesses são comerciais, e as forças de segurança marítima das nações contribuirá para redução dos perigos originados pelo descontrole do transporte marítimo mundial.

Resultante das lições aprendidas no “11 de setembro”, a Presidência dos EUA expediu, em dezembro de 2004, uma diretiva para criação de um Comitê de Coordenação da Política de Segurança Marítima, ressaltando a importância de garantir o domínio marítimo, definido como “Todas as áreas e fatos de, sobre, sob, relativos a, adjacentes a, ou limítrofes a um mar, oceano, ou outra via navegável, incluindo todas as atividades marítimas relacionadas, infraestruturas, pessoas, cargas, navios e outros meios que devem ser de conhecimento e controle do Estado”.

A vulnerabilidade no setor marítimo gerou a necessidade de obter o domínio e o conhecimento dos fatos advindos do mar. O mencionado comitê de coordenação supervisionou o desenvolvimento de uma Estratégia Nacional de Segurança Marítima, reunindo os vários segmentos do Poder Marítimo para a elaboração de planos de apoio.

Os trabalhos, finalizados em 2006, consistiram na elaboração de oito planos que suportam a Estratégia Nacional de Segurança Marítima dos EUA.

Dentre eles, destaca-se o Plano Nacional para implementar a “Consciência do Domínio Marítimo” (CDM), que estabelece as bases para uma efetiva compreensão de qualquer fato associado ao ambiente marítimo que poderá afetar a segurança e a defesa, a economia e o meio ambiente dos EUA.

Este plano propôs um nível elevado de cooperação interagências para obter uma efetiva Consciência do Domínio Marítimo, unificando os esforços dos órgãos governamentais e do setor privado, com apoio internacional de aliados e parceiros. As forças de segurança marítimas dos EUA, sua Guarda Costeira e Marinha, contribuiriam para melhorar o compartilhamento das informações, apoiando e dinamizando a capacidade de neutralizar as ameaças ao país o mais longe possível da costa.

Os oceanos são vias que sustentam a prosperidade mundial, sendo vitais para a segurança dos Estados Costeiros. Distinto de outros domínios, como o ar e o espaço, o domínio marítimo proporciona uma extensa vastidão, onde a legislação é tênue. Os atores ilegais, como narcotraficantes, organizações terroristas e outros, também perceberam a importância de explorá-lo em seu benefício para ganhos financeiros, circulação de equipamentos e pessoal, bem como um meio para efetuar ataques. O cenário marítimo apresenta uma ampla gama de alvos potenciais que podem constituir objetivos às atividades ilícitas, podendo provocar vítimas e infligir severos danos econômicos aos países.

A grande maioria da população mundial vive a poucas centenas de quilômetros do mar, criando novas responsabilidades aos diversos segmentos ligados ao Poder Marítimo. Se por um lado a adoção da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, por cerca de 160 Estados Membros da ONU, tenha fortalecido o Direito Internacional Marítimo com o estabelecimento das jurisdições dos estados costeiros sobre os espaços marítimos, por outro lado gerou um potencial campo de rivalidades.

Naquela ocasião, os EUA reconheceram que “nenhum país sozinho possui recursos suficientes para garantir a segurança de todo o espaço marítimo”. Portanto, essa estratégia atrai todos os governos, organizações não governamentais, organismos internacionais e instituições privadas para desenvolver relações de parceria, com base em interesses comuns, visando confrontar as ameaças que poderiam ocorrer com mais frequência no ambiente marítimo.

Assim, um cenário que incorporasse múltiplas informações, correlacionando identidade, localização, dados conhecidos e atividades dos navios, cargas, tripulantes e passageiros, dentre outros, permitiria conhecer os perigos existentes no domínio marítimo. Esse quadro decorre da conjugação de um abrangente conjunto de dados, ostensivos ou não, subsidiados, principalmente, pelas muitas agências e nações que tivessem conhecimentos dos espaços marítimos, podendo ser considerado como uma “Consciência Situacional Marítima Global” (GMSA) robusta.

Toda essa compilação de informações, independentemente da sua classificação, abrangendo dados ambientais (oceanografia, meteorologia e outros), posições de navios e características, manifestos de carga e cadeia de logística, padrões de atividade regional, áreas de pesca, rotas comerciais e outras, são de interesse de todos que buscam a segurança marítima. Essa lista, mesmo que não seja completa, ilustra a profundidade e complexidade das informações sobre o domínio marítimo, sendo notório que extrapola

o que pode ser coletado pelos sensores dos meios existentes nas Marinhas, incluindo as de países mais desenvolvidos.

O conceito de Consciência do Domínio Marítimo é o efetivo entendimento de qualquer fato, associado com o domínio marítimo global, que possa impactar na segurança e defesa, na economia ou no meio ambiente

Esse conceito em muito se assemelha ao contido na definição brasileira de elementos do Poder Marítimo, onde os meios que a nação dispõe para atingir seus propósitos ligados ao mar, rios, lagoas e lagos navegáveis são “de natureza política, econômica, militar e social e incluem, entre vários outros, a consciência marítima do povo e da classe política, a Marinha Mercante e a Marinha de Guerra, a indústria de construção naval, os portos e a estrutura do comércio marítimo”.

A evolução do conceito de Consciência do Domínio Marítimo, desenvolvido nos EUA, para a Consciência Situacional Marítima, se deu no âmbito dos países da OTAN, após uma reunião de cúpula em Riga, no final de 2006.

A Consciência Situacional Marítima é um conceito mais amplo que a Consciência do Domínio Marítimo, se adequando às definições utilizadas pelos demais países e permitindo uma melhor cooperação.

Define-se Consciência Situacional Marítima como o entendimento dos acontecimentos militares e não militares, atividades e circunstâncias, dentro e associadas ao ambiente marítimo, que são relevantes para as atuais e futuras ações de um país, onde o ambiente marítimo são os oceanos, mares, baías, estuários, rios, regiões costeiras e portos.

Uma das finalidades da Consciência Situacional Marítima é prover a interação entre os órgãos governamentais, empresas privadas e Forças de Segurança, no âmbito interno e na comunidade internacional.

A total transparência das atividades nas regiões litorâneas é um requisito vital para a compreensão desse ambiente, requerendo acesso a informações e históricos disponíveis para auxiliar os decisores nos diversos níveis. O compartilhamento de informações entre agências parceiras e nações é vital para alcançar o nível de Consciência Situacional Marítima que os decisores necessitam para agir de modo eficaz, em cada nível de comando, seja estratégico, operacional ou tático.

Inicialmente, o foco principal recai sobre o Mar Territorial, onde o volume de contatos e atividades que devem ser de total domínio do Estado tem crescido exponencialmente.

Nesse enfoque, verifica-se que a capacidade de processar informações sobre as atividades marítimas não manteve o ritmo de crescimento proporcional ao aumento do volume do tráfego marítimo, além disso, a diminuição do número de meios navais, disponíveis para coleta de informações, contribui para degradar a Consciência Situacional Marítima. Tal tendência requer a necessidade de sistemas de monitoramento mais eficazes, maior grau de compartilhamento de dados e capacidade de análise mais apurada.

“O propósito da Consciência Situacional Marítima é desenvolver a capacidade para identificar as ameaças existentes, o mais breve e o mais distante possível do país, por meio da integração de dados de inteligência, vigilância, observação e sistemas de navegação, interagindo em um mesmo quadro operacional”.

Atualmente, em algumas regiões do planeta, a percepção de impunidade encoraja as ações de agentes ilegais. Cita-se como exemplo a pirataria, comum há alguns séculos passados, que veio ressurgir em meio a incapacidades e fraquezas. Além das ameaças, já consagradas, como Nações-Estados, Terrorismo, Crimes

Transnacionais, Imigração ilegal e Ameaças Ambientais, provocadas por poluição e catástrofes. As novas ameaças “circulam” pelo ambiente marítimo.

Observa-se que os problemas existentes nos países são os mesmos, sendo a segurança marítima uma preocupação global, exigindo um esforço comum e contínuo para combatê-las.

Haverá a necessidade de se ter uma estrutura que englobe a coleta de dados, o monitoramento, os sensores dos meios navais e aéreos e a análise correta dos fatos, permitindo uma resposta rápida e precisa. As Marinhas possuem um papel cada vez mais relevante em seus países, inseridos que estão no contexto internacional da segurança marítima.

Vários aspectos têm influência sobre as atividades marítimas, tais como os políticos, econômicos, estratégicos, físico-geográficos e culturais. Nos oceanos não se aplicam da mesma maneira as regras usuais do continente. Os conceitos de território, divisão geográfica e soberania, em terra, estão claramente definidos. Nos oceanos a soberania é relativa, estas questões adquirem dimensões diferentes: as fronteiras são definidas por linhas virtuais, normalmente exigindo negociações complexas, uma vez que nem sempre estão respaldadas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar ou por outros mecanismos acordados.

Em terra, a soberania de um Estado é absoluta. No mar, ela é relativa em face da obrigação de conceder a outros Estados certos direitos e liberdades de navegação e sobrevoos, em áreas marítimas de soberania nacional, e pelo fato de que um Estado costeiro exerce direitos limitados em sua ZEE e plataforma continental.

Para se ter noção da complexidade do ambiente marítimo, exemplificamos o fato de que um navio mercante em viagem pode trocar de bandeira, mudar de armador, arribar em um porto qualquer, embarcar ou desembarcar cargas e pessoas, movido por interesses comerciais que poderão ocultar ou não ilícitos nocivos ao estado costeiro. Assim, os países cada vez mais necessitarão adequar novos instrumentos jurídicos emanados por Organismos Internacionais, como a IMO.

Os estudos de caso relativos ao atentado de 11SET2011 indicavam que as autoridades americanas dispunham de inúmeros dados, porém não foram gerenciados e tratados de forma eficaz. Tal fato levou o governo norte-americano a reformular toda sua política de inteligência.

Após a apresentação da doutrina de Consciência do Domínio Marítimo foi destacada a necessidade de integração de todos os órgãos governamentais envolvidos com atividades de inteligência ligados ao ambiente marítimo. Em consequência, foi criado, em Janeiro de 2009, o “*National Maritime Intelligence Center (NMIC)*”, instituindo a cultura do compartilhamento de dados de Inteligência marítima entre agências nacionais e internacionais, promovendo uma maior integração entre os atores. Em 2012, o centro alterou seu nome para “*National Maritime Intelligence-Integration Office (NMIIO)*”, refletindo a sua missão de integrar dados de conhecimentos advindos de agências governamentais, setores privados e países estrangeiros copartícipes.

Assim, ficou patente que é primordial conhecer os fatos que cercam o ambiente marítimo e, para tal, o compartilhamento de informações com as agências governamentais mostrou-se essencial para a composição de bancos de dados para a análise e acompanhamento de contatos de interesse. O propósito principal foi de facilitar a integração proativa de inteligência no que concerne ao domínio marítimo, prevenir ataques terroristas e atos ilícitos ou criminais, minimizar danos decorrentes e acelerar a sua recuperação e salvaguardar os oceanos e seus recursos.

A SEGURANÇA MARÍTIMA NO EXTERIOR

Cada Estado exerce um determinado grau do exercício da Consciência Situacional Marítima, dependendo de vários fatores, sendo que as nações mais ricas dispõem de recursos e capacidade tecnológica para o estabelecimento de um controle / monitoramente mais elevado.

Entende-se como segurança marítima o conjunto de ações relacionadas com a proteção, a defesa, a economia e ao meio ambiente de um país, baseadas no conhecimento de tudo o que ocorre em suas águas jurisdicionais, com o propósito de eliminar ou reduzir os riscos das ameaças, impedindo, assim, a ocorrência de danos ou prejuízos que possam advir do seu uso indevido ou de catástrofes naturais.

Os estados fracos e em falência possibilitam uma elevada ameaça à segurança marítima.

Após os atentados de 11SET2001 e outros antecedentes criminosos na Europa, inúmeras modificações foram introduzidas na legislação marítima internacional para reforçar a segurança marítima.

Dentre elas, destacam-se: o Sistema de Identificação Automático (AIS) que utiliza um equipamento de rádio para transmissão e recepção de dados, gerenciado por uma estação em terra; a obrigatoriedade da exibição do número IMO de identificação dos navios; e o estabelecimento do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias –“ISPS code”, que definiu novas medidas de segurança abrangendo navios e Instalações Portuárias, visando evitar as ações terroristas e a sabotagem.

A principal preocupação do “ISPS code” é evitar o acesso de pessoas não autorizadas às Instalações Portuárias, aos navios de carga e de passageiros, bem como o trânsito de armas e artefatos que possam ser utilizados em ações terroristas e de sabotagens às instalações portuárias e navios.

No Brasil, a Comissão Nacional de Segurança dos Portos (CONPORTOS) é a responsável pela implantação do “ISPS code” nos portos brasileiros, sendo composta por representantes do Ministério da Justiça, Ministério da Defesa, representado pelo Comando da Marinha, Ministério da Fazenda, Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério dos Transportes.

O Registro Contínuo de Dados é um certificado emitido pela Autoridade Marítima do porto de registro do navio que se destina a proporcionar aos Estados Costeiros o acesso ao histórico da embarcação.

Também visando a segurança dos navios, o Sistema de Alerta de Proteção a Navios (SSAS) é um dispositivo de alarme, exigido pela IMO, para envio de alertas silenciosos, indicando que a proteção do navio está ameaçada ou comprometida (terrorismo, pirataria ou assalto à mão armada). O sistema envia uma mensagem de “distress” pelo “INMARSAT”, gerando uma mensagem à entidade governamental responsável pela segurança marítima e ao armador.

A Revisão da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima contribuiu para reforçar a CSM, tendo como resultado o estabelecimento do Sistema “Long-Range Identification and Tracking” (LRIT), multilateral, mandatário, voltado para a disseminação do posicionamento de navios em viagens internacionais. O propósito inicial do LRIT é aumentar a segurança dos Governos Contratantes, sem impactos indevidos à segurança dos navios, por meio do fornecimento da sua identidade e posição atual. Essa informação deve chegar a tempo de se avaliar os riscos e, caso necessário, realizar ações a fim de reduzi-los.

O sistema possui uma sofisticada arquitetura de troca de dados marítimos, permitindo o acompanhamento das frotas por intermédio de satélites, com sinais

criptografados, o que confere alto grau de credibilidade. Atualmente, o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) gerencia e utiliza o Sistema, acumulando as funções de Centro de Dados Regional LRIT (CDRL-BR) e LRIT “*Data User*” Brasil (LDU Brasil), também comercializando seus serviços para outros países, a exemplo do Uruguai e Peru.

A Consciência Situacional Marítima é a base da segurança marítima global, pois mais de 80% do comércio mundial é feito por via marítima. Contudo, alguns participantes ainda a consideram uma tarefa difícil. Isso ocorre devido a concepções erradas sobre o que é necessário para obtê-la, o que será implementado, onde e como.

“As Marinhas sempre “buscaram a Consciência Situacional Marítima”, coletando dados em seus ambientes marítimos para o cumprimento das tarefas que o exigissem, tanto em tempo de paz como na guerra. Porém, dois são os motivos que diferenciam a Consciência Situacional Marítima que temos da que almejamos:

- primeiro, a escala foi dramaticamente expandida; um enorme volume de dados em todos os aspectos da atividade marítima tiveram que ser coletados, cruzados, fundidos, ou seja, correlacionados com outras fontes de dados, e analisados com a finalidade de detectar anomalias que possam indicar alguma ameaça; e

- segundo, mudou a maneira pela qual as Marinhas vêem o tráfego mercante. A navegação comercial costumava apresentar problemas relacionados ao abalroamento, encalhes e outros acidentes de navegação, de responsabilidade do Oficial de Manobra e do quarto de serviço. Agora existe uma ameaça potencial, como evidenciado pelo ataques aos USS COLE, em 2000, ao petroleiro M/V LINDBERG, em 2002, os ataques em Mumbai, e numerosos atos de pirataria ao longo do Chifre da África, no estreito de Málaca e no Golfo da Guiné.

A Consciência Situacional Marítima não tem a ver apenas com o tráfego comercial. Ela abrange a identificação de navios e submarinos, a compreensão de toda a logística de abastecimento, a identificação de pessoas a bordo, o entendimento da infraestrutura dentro ou no entorno do ambiente marítimo, e a identificação das anormalidades e ameaças potenciais em todas essas áreas. Não está somente relacionada a contatos, mas sobre o que significam esses contatos. Consolidar conjuntos de dados díspares para gerar um quadro operacional útil é uma tarefa complexa, devido ao enorme volume de dados disponíveis em todos os aspectos da atividade marítima.

O entendimento sobre o conceito da Consciência Situacional Marítima pode ser diferente entre os Estados Costeiros, porém os requisitos comuns de segurança, defesa, economia e meio ambiente ecoam entre todos os seus intervenientes.

Um exemplo é o Sistema de Identificação Automático, ou AIS, que embora seja uma excelente fonte de informações, tem suas fraquezas. Inimigos potenciais sabem como usá-lo de forma a ocultar suas intenções. Assim, não há dúvida que boa parte da informação disponível, para obter a Consciência Situacional Marítima, é ostensiva. Porém, o conceito diz respeito à geração de inteligência disponível, pedra fundamental para o sucesso das operações. Embora a informação ostensiva possa contribuir significativamente para a consciência de per si, a produção de inteligência útil, normalmente, requer informação sensível ou sigilosa, não disponível no domínio público.

Na realidade, o domínio marítimo tem desafios únicos relativos ao cumprimento de regras, baseados na sua própria cultura e na vantagem competitiva. A Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO), uma agência da ONU, estabelece padrões para facilitar o cruzamento de fronteiras para a aviação civil internacional. De acordo com alguns, a IMO deveria ser capaz de fazer o mesmo pelo ambiente marítimo, o que é

simplesmente impossível pelas características dos dois sistemas. Navios podem trocar de portos, destino, cargas e bandeira no meio da travessia.

Embora a tecnologia vá certamente ajudar, uma melhor Consciência Situacional Marítima é virtualmente insignificante sem as ferramentas necessárias para os tomadores de decisão, responsáveis pela execução das respostas nacionais. Este é um ponto chave, que equipes multidisciplinares têm repetidamente exposto.

Ao implementarmos a Consciência Situacional Marítima, ambicionamos ter o controle dos acontecimentos no ambiente marítimo e não a simples presença de contatos em um monitor ou sistemas diversos que acompanham a navegação comercial. A obtenção dessa consciência é criticamente importante no contexto geopolítico atual, não somente para proteção contra o terrorismo internacional, mas também para promover o comércio e a segurança e responder às “novas ameaças”.

Como resultado, teremos o monitoramento constante do ambiente marítimo, com informações dos navios e embarcações, carga, tripulação, passageiros e áreas de interesse; o acesso e manutenção de dados de navios, facilidades e infraestrutura; e com isso coletar, analisar e disseminar as informações para os decisores; e acessar, desenvolver e manter as informações para a Consciência Situacional Marítima no âmbito global.

O papel das Marinhas na Consciência Situacional Marítima é consolidar as informações de inteligência, controle / monitoramento, compartilhamento de informações e ação, caso necessário.

Haverá a crescente necessidade de uma estrutura que englobe o monitoramento, as informações de inteligência e a coleta de dados dos sensores de unidades navais e aéreas, de modo a permitir uma correta e oportuna decisão, onde as Marinhas serão envolvidas em um papel cada vez mais relevante em seus países.

A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA (CSM) E A MARINHA DO BRASIL

A Missão da MB

A Missão da MB contempla duas vertentes que contribuem para a Consciência Situacional Marítima: a defesa dos espaços marítimos, nossa atividade fim e a sua segurança, um das atribuições subsidiárias, conforme disposto nos instrumentos legais.

O Poder Naval, componente militar do Poder Marítimo, contribui ativamente para a segurança marítima no Brasil, como definido na missão da Marinha.

Compete à Marinha do Brasil fazer cumprir as leis e regulamentos nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. As atribuições subsidiárias de prover a segurança da navegação; implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores; atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, contra delitos transfronteiriços e ambientais; e cooperar com órgãos federais na repressão aos delitos quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias contribuem para a elevação da Consciência Situacional Marítima no País.

SEGURANÇA MARÍTIMA O BRASIL E O MAR

Riquezas e diversidades como a pesca, recursos minerais, potencial turístico, de esporte e lazer do nosso espaço marítimo podem gerar cobiças. Cerca de 90% das reservas totais de petróleo e 60% de gás estão localizadas no mar. 95% do nosso comércio é transportado por via marítima.

Haja vista que a melhor maneira para aumentar a segurança no mar é a adoção de regulamentos internacionais, a serem cumpridos por todas as nações envolvidas com o transporte marítimo, essa necessidade deu origem à criação da Organização Marítima Internacional (IMO).

O Brasil, como não poderia deixar de ser, face à sua posição no comércio marítimo mundial, é membro da IMO e junto a ela mantém uma representação permanente atuante: a RPB-IMO. Para tal, e considerando ainda a necessidade de internalização das normas regulamentadoras para o transporte marítimo internacional adotadas pela IMO, a estrutura governamental brasileira conta com a Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO), chefiada pelo Estado-Maior da Armada.

A Autoridade Marítima no Brasil é exercida pelo Comandante da Marinha, tendo como órgão especializado a Diretoria de Portos e Costas, responsável por contribuir para: a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa a Defesa Nacional; a segurança do tráfego aquaviário; a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e suas estações de apoio; a formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar; a implementação e fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos, no mar e águas interiores; e a habilitação e qualificação do pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas.

Para operacionalizar as obrigações legais dos acordos internacionais é necessário monitorar e controlar o Tráfego Marítimo em nossas águas. A Marinha, por meio do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo, gerencia o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), que será apresentado posteriormente.

A estrutura da Segurança Marítima no Brasil apresenta duas vertentes, a necessidade do monitoramento e controle; e a aplicação de medidas, preventivas ou de respostas. O Poder Naval atua com medidas preventivas, configuradas na fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras, e na pronta resposta às ameaças.

A imensidão da Amazônia Azul e a grandeza do Poder Marítimo Nacional nos mostram a que a dimensão da Consciência Situacional Marítima no Brasil é um assunto complexo e desafiante. Nossas dimensões continentais fortalecem a necessidade de cooperação interagências, entre atores governamentais e com o setor privado.

Signatário das Convenções Internacionais para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e de Busca e Salvamento Marítimo, o Brasil assumiu o compromisso de mobilizar os meios disponíveis para auxiliar as embarcações, de qualquer nacionalidade, em situação de emergência dentro da área marítima de sua responsabilidade, conhecida como “área SAR brasileira”.

A nossa área de responsabilidade para Busca e Salvamento Marítimo é 1,5 vezes maior que o território nacional, sendo necessário um sistema de controle e monitoramento eficaz e número de meios consideráveis, para uma efetiva Consciência Situacional Marítima.

A importância do mar para o Brasil é inquestionável, por suas imensas reservas de petróleo e gás, pela influência dos oceanos sobre o clima e, também, pela grande diversidade de recursos naturais vivos e não-vivos, importantes sob os enfoques econômico e estratégico.

Cerca de 95% do comércio exterior do País é realizado pelo mar. Além disso, o Brasil é signatário de compromissos internacionais relativos à Salvaguarda da Vida Humana no Mar, na qual tem as atribuições de realizar a busca e o salvamento de pessoas em perigo na área marítima de responsabilidade brasileira.

A viabilidade de um sistema multicamadas que permita interação com vários atores e compartilhamento de informações é imprescindível nesse contexto.

As ações de Patrulha Naval (PatNav) contribuem efetivamente para a identificação “in loco” do status de um contato de interesse. Esta atividade, de cunho militar, é conduzida por meios navais e aéreos orgânicos e da FAB, com o propósito de fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em Águas Jurisdicionais Brasileiras, na Plataforma Continental brasileira, e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil e de contribuir para a salvaguarda da vida humana no mar, segurança da navegação aquaviária e a prevenção da poluição ambiental. A PatNav empreendida nas hidrovias interiores das bacias Amazônica e do Paraná-Paraguai é denominada Patrulha Fluvial (PatFlu).

As medidas de cunho administrativo, que caracterizam a Inspeção Naval, consistem na fiscalização do cumprimento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.

Estas ações integradas a um sistema de controle, monitoramento, dados de inteligência e análise resultam em um conhecimento do ambiente marítimo necessário a manutenção da segurança.

O Sistema de Gerenciamento da “Amazônia Azul” (SisGAAz) consiste em um conjunto de doutrinas, processos e sistemas propriamente ditos, os quais coletam e compartilham dados e informações de interesse da “Amazônia Azul” com os setores pertinentes e seus tomadores de decisão.

SisGAAz – ENTRADAS - A grande quantidade de “entradas” dá a idéia da dimensão e da dificuldade para a integração dos vários sistemas.

SisGAAz – SAÍDAS – Produtos diversos (DUAL - civil e militar). A Fundação ATECH está desenvolvendo a arquitetura do sistema com a conclusão em 2012/2013 para licitação em 2013/2014.

O programa, em toda a sua extensão, deverá levar entre 10 e 15 anos para ser implantado. Quando estiver pronto, o País contará com um sistema, à semelhança do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), que possibilitará incrementar as seguintes atividades, como:

- monitoramento das águas de interesse do Brasil, a fim de garantir a exclusividade dos recursos e impedir a sua utilização não autorizada por outros países;
- garantia do comércio marítimo pelo acompanhamento do tráfego mercante;
- orientação das embarcações que necessitem de apoio, por meio da troca de informações e pela presença naval em pontos focais;
- redução ou eliminação dos efeitos de incidentes que venham a poluir o ambiente marinho, bem como aqueles consequentes de acidentes naturais;
- garantia da segurança da navegação;
- garantia da salvaguarda da vida humana, resgatando pessoas de maneira mais rápida;
- combate aos ilícitos transnacionais; e
- prevenção dos fenômenos naturais extremos.

O SisGAAz compreende um conjunto de atividades ligadas ao mar, envolvendo, dentre outros conhecimentos e aplicações, vigilância, segurança, prevenção à poluição, soberania, gestão de recursos naturais e reação às situações adversas, integradas e coordenadas pela MB, na qualidade de Autoridade Marítima, conforme definido em Lei.

O Sistema contará com vários subsistemas. Alguns já se encontram em funcionamento, outros estão sendo implantados e há, ainda, outros que foram planejados, mas não tiveram a instalação iniciada por envolver altos custos e, também, outras organizações nacionais. Assim, compreenderá o monitoramento e o controle das águas de interesse do Brasil, contribuindo com a sua segurança, proteção e defesa, desde o tempo de paz, e terá a capacidade de efetuar o monitoramento contínuo, a detecção, identificação e acompanhamento de alvos, com integração, fusão, análise e disseminação das informações relevantes com a máxima agilidade; e flexibilidade que permita a interação com órgãos governamentais extra-Marinha.

Este sistema de emprego dual permitirá um melhor gerenciamento e condução de ações preventivas e de respostas as possíveis ameaças oriundas da imensidão de nossas águas jurisdicionais, permitindo monitorarmos o Atlântico Sul, incrementando ainda mais o grau de segurança marítima e a consciência situacional no Cone Sul.

SisGAAz - INTERAÇÃO COM DIVERSOS OUTROS ATORES GOVERNAMENTAIS (COpeMar x CCTOM / defesa x proteção)

SISTRAM no SisGAAz

O Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo - SISTRAM, subsistema do SisGAAz, utiliza processamento eletrônico de dados para acompanhamento dos Navios Mercantes na área SAR brasileira, quer em rotas de longo curso, quer em cabotagem ou em águas interiores.

O SISTRAM é uma importante ferramenta para apoiar a tomada de decisão em operações de Busca e Salvamento (SAR) na área de responsabilidade brasileira, apresentando várias informações provenientes de diversos sistemas civis.

Pode ser utilizado, também, na fiscalização da pesca ilegal, combate à pirataria, ao tráfico de drogas e de armas. É totalmente compatível com outros centros de controle existentes no mundo.

O sistema permite compartilhamento de informações interagências, permitindo a MB gerenciar as atividades nas Águas Jurisdicionais Brasileiras relativas à segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e o controle da poluição hídrica. De posse de dados adicionais de inteligência é capaz de vetorar ações sobre contatos de interesse. Tais informações são relevantes em situações de crise ou conflito.

Os meios da Marinha Mercante também poderão fornecer várias informações obtidas pelos seus sensores, quando observarem algum acontecimento irregular. Essa abordagem aumentará significativamente o número de meios que estariam ativamente patrulhando o espaço marítimo e complementarará as atividades de coleta, inteligência e informações de países e outras marinhas do nosso entorno estratégico.

O Propósito da consciência de Segurança Marítima é elevar o nível de proteção dos oceanos.

Devemos estar prontos para identificar e reagir às ameaças que se aproximem do nosso litoral, o mais afastado possível.

Centro Regional de Tráfego da Área Marítima do Atlântico Sul

Como um dos instrumentos de compartilhamento de informações para contribuir para a segurança do Cone Sul, a Marinha do Brasil faz parte do Controle da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS). Há mais de 40 anos, os países do Cone Sul compartilham informações sobre o Tráfego Marítimo. O Brasil, Argentina e Uruguai revezam-se na coordenação da Área Marítima em questão.

A existência de um sistema comum para troca de informações entre os países fortalece a confiança mútua e contribui para o incremento da segurança marítima regional.

A Marinha do Brasil foi admitida como membro da Rede Transregional de Intercâmbio de Informação Marítima (TRMN). A rede é consolidada pela interligação do SISTRAM; com o "*Open and Analysed Shipping Information System*" (OASIS), sistema de Cingapura; "Maritime Safety Information System" (MSIS), sistema Indiano; e do "Virtual-Regional Maritime Traffic Center" (V-RMTC), operado pela Marinha Militar Italiana. Recentemente, a Marinha compartilha informações com o "*Maritime Safety and Security Information System*" (MSSIS), sistema utilizado pela Marinha norte-americana.

A troca de informações é diária. O compartilhamento permite aos países o conhecimento da informação, se disponível, a uma distância considerável para avaliação de possíveis ameaças.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos últimos anos, especialmente devido ao aumento do tráfego marítimo e do comércio mundial, a comunidade internacional tomou consciência da necessidade de uma maior compreensão da importância dos oceanos, seu meio ambiente e das questões de segurança a eles relacionados. Por outro lado, também foram apresentadas as chamadas "novas ameaças": o tráfico de drogas, o contrabando de armas, a pirataria, o terrorismo e a imigração ilegal.

É um desafio para todas as nações lidar com essas "novas ameaças" e, de acordo com o sistema jurídico, tanto nacional quanto internacional, ter suporte para ações preventivas e de resposta. Também, quando necessário, enfrentar os atos ilícitos no mar ou ameaças ambientais, aumentando o conhecimento relativo a tudo o que está associado com o meio ambiente marítimo e que possa ter impacto sobre a proteção, segurança e economia dos países.

A Consciência Situacional Marítima precisa mais do que aplicações técnicas sofisticadas de controle. Precisa de acordos regionais e trans-regionais, capazes de conciliar as diferenças entre as tecnologias e capacidades das nações.

Para se ter interoperabilidade entre os Estados é preciso construir a confiança mútua, a fim de lidar com as ameaças e desafios comuns, que não conhecem fronteiras, tendo em vista o tráfego marítimo mundial.

O Brasil, nesse contexto, está disposto a apoiar as ações e decisões dos foros regionais e multilaterais para aumentar a segurança marítima regional e a cooperação global. Essa é a melhor maneira de se enfrentar e resolver as principais questões presentes nos oceanos.

Finalizando, sob a perspectiva brasileira, a formalização de acordos é tendência mundial, fomentando a confiança mútua e a cooperação entre as nações. Porém, um maior esforço deve ser feito de modo a cooptar mais Estados a partilhar informações sobre o tráfego marítimo, construindo assim parcerias efetivas nesta empreitada, visando um futuro seguro e próspero para as nações.

Apresento meus melhores votos de um excelente ano para todos, e, reforçando o entendimento a que chegaram os Comandantes e Chefes das várias Marinhas do mundo, reunidos no *International Seapower Symposium*, em Newport, EUA, as palavras-chave são: cooperação e confiança mútua.

Comentei, no início dessa aula inaugural, quanto à presença de representantes de algumas Marinhas amigas. Suas presenças vão dar importante contribuição para a EGN,

com suas experiências e conhecimentos. Mas é importante que, ao final, levem a mensagem de que, além de amigas, suas Marinhas devem se tornar parceiras da Marinha do Brasil, no interesse maior da segurança e defesa de nossos países.

Muito obrigado!