

UMA OPERAÇÃO NAVAL PARA A PAZ E A SEGURANÇA INTERNACIONAL

Fernando Roberto dos Santos*¹

RESUMO

Este trabalho visou a construção conceitual da Interdição Marítima, com independência dos interesses estatais. Identificou-se que a Interdição Marítima evoluiu do Bloqueio Pacífico, em virtude deste não encontrar acolhimento no Direito Internacional ao afrontar a soberania de outros Estados, quanto à liberdade de uso do mar. Entretanto, quando a Interdição Marítima é implementada em nome das Nações Unidas, observou-se a possibilidade do seu emprego como instrumento de um Poder Naval não estatal, capaz de restringir o tráfego de navios ou embarcações militares, a extração de recursos no mar e em seu leito e o transporte de materiais ou de pessoas, em prol da paz e da segurança internacionais.

Palavras-chave: Interdição Marítima, Operação de Interdição Marítima, Bloqueio Pacífico, Poder Naval e Nações Unidas.

A NAVAL OPERATION FOR INTERNACIONAL PEACE AND SECURITY

ABSTRACT

This work is aimed at the conceptual construction of Maritime Interdiction regardless of the interests of the States. It was found that the Maritime Interdiction evolved from the Pacific Blockade, since it does not find acceptance in international law due to its confrontation on State's sovereignty, in terms of freedom of navigation. On the other hand, when Maritime Interdiction is carried out on behalf of the United Nations, it can be used as an

* Escola de Guerra Naval (EGN), Rio de Janeiro, RJ, Brasil. E-mail: fernando.roberto@egn.mar.br

¹ Capitão-de-Fragata, Bacharel em Ciências Navais pela Escola Naval, Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval, e, atualmente, é instrutor de Operações Navais da Escola de Guerra Naval, tendo realizado o Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores em 2012, cujo trabalho monográfico serviu de base para o presente artigo.

instrument of a non-state Sea Power, able to restrict merchant or military navigation, exploitation of sea resources and the transport of goods and people, in order to support peace and international security.

Keywords: Maritime Interdiction, Maritime Interdiction Operation, Maritime Interception Operation, Maritime Intercept Operation, MIO, Pacific Blockade, Sea Power and United Nations.

INTRODUÇÃO

O mundo viu nascer no ocaso da Guerra Fria (1947 - 1989) uma inovação na longa história militar. Das discussões suscitadas com a implementação do embargo ao Iraque, durante a Primeira Guerra do Golfo (1990 - 1991), percebeu-se que a globalização impelia as Marinhas a uma atuação cooperativa mesmo em águas distantes, enquanto o Direito Internacional continha o intervencionismo estatal, em uma dialética de forças que gerou a Interdição Marítima como solução para as manobras de crise afetas à paz e segurança internacionais.

Não se tratava, contudo, de uma solução gerada tempestivamente. Decorria, ela, de uma extensa trajetória evolutiva desde que se intencionou empregar Operações de Bloqueio sem a correspondente declaração de guerra. Nasceu, assim, motivada pela constante necessidade de se influir durante as situações de conflito internacional, trilhando o caminho que evita a guerra.

Ocorre que a civilização evoluiu e, com ela, o Direito Internacional, que com um compassado amadurecimento foi ordenando e condicionando o papel estatal, até um ponto em que a Organização das Nações Unidas (ONU) assumiu a responsabilidade de zelar pela paz e segurança internacionais.

É evidente que novidade tão importante motiva o estudo de sua natureza. Como não se encontrou, durante a pesquisa bibliográfica-documental, uma argumentação que suportasse a adoção de uma definição existente, este trabalho teve início pelo estudo histórico de seu surgimento e aplicação, e convergiu para o propósito de buscar a sua conceituação.

Espera-se que a formulação de tal definição contribua para o desenvolvimento doutrinário voltado para essa atividade naval que encontra frequente emprego na atualidade, inclusive pela Marinha do Brasil, e corresponde a uma das atividades inerentes às forças multinacionais colocadas à disposição das Nações Unidas, fato de grande relevância para o Brasil, inclusive por pleitear assento permanente em seu Conselho de Segurança.

UM CONCEITO PARA A INTERDIÇÃO MARÍTIMA

Desde que Alfred Thayer Mahan (1840-1914) defendeu a fundamental importância do Sea Power para o “curso da história e a prosperidade das nações”, os conceitos de Poder Marítimo e Poder Naval difundiram-se mundialmente (MAHAN, 1890, p. VI e 1; CROWL, 1986, p. 598), dada à sua relevância para a orientação das políticas dos Estados voltadas para o uso do mar, ou que dele dependam.

No contexto estatal do debate que se seguiu, alcançou-se o entendimento de que o Poder Naval é a parcela militar do Poder Marítimo e este, por sua vez, constitui a parte do Poder Nacional que viabiliza o uso do mar e das águas interiores² (FLORES, 1972, p. 91). Seguindo o raciocínio de Kearsley (1992, p. xii), pelo qual o poder reside na capacidade de influenciar eventos, o Poder Marítimo é a capacidade de exercer influência a partir da utilização do mar e das águas interiores e o Poder Naval, de exercê-la por meios militares.

A natural visão unilateral de cada Estado das potencialidades de realização do Poder Naval por meio da Interdição Marítima condicionou a leitura deste fenômeno, limitando sua abordagem. Este estudo busca compreender a natureza da Interdição Marítima a fim de encontrar uma definição livre dos compromissos com os interesses estatais.

A Interdição Marítima, em sua conceituação mais genérica, engloba a capacidade de se interferir no uso do mar por terceiros. Quando essa limitação no uso do mar recai sobre um organismo não estatal ou indivíduos, o seu estudo é contido no contexto jurisdicional. Quando é conduzida de forma imparcial, havendo estado de guerra declarado, condiciona-se ao Direito Internacional na forma do Bloqueio (INSTITUTO INTERNACIONAL DE DIREITO HUMANITÁRIO, 2001, p. 133 - 134). Mas, quando confronta a soberania de Estados fora desse contexto, a discussão exige ainda maior cuidado conceitual.

É a aplicação deste conceito como cerceador da liberdade dos Estados fora do contexto do Bloqueio que norteia o emprego da expressão Interdição Marítima neste trabalho, englobando qualquer medida, imposta por um Poder Naval, que limite o transporte marítimo ou a navegação, ainda que parcial ou temporariamente.

Assim, busca-se estruturar o seu conceito a partir da identificação dos elementos constituintes obtidos pela observação da sua evolução histórica. Examinam-se na próxima seção os eventos que imprimiram as características que as distinguiram das Operações de Bloqueio, a saber: a interdição que antecedeu a Batalha Naval de Navarino (20 out. 1827), a Quarentena (22

² Neste trabalho, cuidou-se de não se excluir as águas interiores a fim de proporcionar uma maior abrangência ao estudo. Tal abordagem é coerente com a visão da Marinha do Brasil (BRASIL, 2014, p. 1-1).

out. - 21 nov. 1962) e a Interdição Marítima adotada em resposta à invasão do Kuwait pelo Iraque (02 ago. 1990). E, nas seções seguintes, os elementos assim obtidos são reunidos com as características observadas a partir de suas ocorrências, a fim de proporcionar um enunciado para o seu conceito.

AS ORIGENS DA INTERDIÇÃO MARÍTIMA

Morabito (1991) examinou a história da Interdição Marítima, do seu surgimento nas Operações de Bloqueio à Interdição Marítima realizada na Primeira Guerra do Golfo, passando pelo Bloqueio Pacífico³ e pelas especificidades da Quarentena. Dessa evolução, além da interdição realizada para a aplicação da jurisdição dos Estados, restaram disponíveis para aplicação na atualidade, os conceitos de Operação de Bloqueio, empregado em estado de guerra declarada, e o de Interdição Marítima, cujo estudo da natureza e função demandou o exame de sua gênese conceitual.

A Batalha de Navarino, travada em 20 de outubro de 1827 entre a Rússia, a França e o Reino Unido, de um lado, e o Egito⁴ e o Império Otomano, de outro, marcou a origem do conceito de Bloqueio Pacífico, como uma particularização do bloqueio empregado em situações de conflito armado. (HOGAN, 1908, p. 14 e 73-76; MORABITO, 1991, p. 5).

Ela ocorreu em consequência de um tratado assinado em julho do mesmo ano, pelo qual os três Estados ocidentais concordaram em empreender uma ação mediadora para impor um armistício à Guerra de Independência da Grécia contra o Império Otomano (1821 - 1829), por meio de uma Força Naval conjunta, cujo comando coube ao Reino Unido (GRANT, 2008, p. 209; MORDAL, 1970, p. 203).

A causa grega havia polarizado o entusiasmo europeu, pela insegurança à navegação⁵ gerada pelo conflito e que, no caso russo, somou-se à preocupação em garantir o acesso ao Mediterrâneo (HOGAN, 1908, p. 73; MORDAL, 1970, p. 203), dando ensejo à iniciativa mediadora das potências ocidentais.

Com o deslocamento da Esquadra de Alexandria para a principal base naval otomana no Peloponeso, na Baía de Navarino, os comandantes das Forças Navais ocidentais empreenderam um esforço diplomático que

³ O Bloqueio Pacífico é um ato coercitivo que consiste na interdição de portos ou de uma região costeira [por um Estado], sem declaração de guerra, e que depende da passividade do Estado bloqueado (HOGAN, 1908, p. 70).

⁴ Naquela ocasião, nominalmente, o Egito fazia parte do Império Otomano (GRANT, 2008, p. 209), embora preservasse uma certa autonomia e possuísse forças militares próprias (MORDAL, 1970, p. 203).

⁵ Em função de atos de pirataria decorrentes do caos reinante na Grécia (HOGAN, 1908, p. 73).

resultou no compromisso do Comandante-em-Chefe oponente de imobilizar a sua esquadra até que a decisão do Sultão sobre a proposta de mediação fosse conhecida. (GRANT, 2008, p. 209; MORDAL, 1970, p. 205).

Sem terem sido interrompidas as negociações diplomáticas ou emitida declaração de guerra, foi adotado um Bloqueio em setembro que, em duas ocasiões, impediu que parte da Esquadra otomana deixasse o porto⁶ (HOGAN, 1908, p. 75-76).

Devido às ações hostis em terra e à aproximação do inverno, decidiu-se por pressionar o Comandante-em-Chefe otomano em prol do armistício, fundeando-se a Esquadra ocidental em distância cerrada dos navios oponentes. O assassinato de um oficial britânico e parte da guarnição de uma embarcação miúda desencadeou uma reação em cadeia que resultou na destruição da esquadra otomana (GRANT, 2008, p. 209; MORDAL, 1970, p. 203-206; VALENTINE, 1868, p. 275).

O relato desse acontecimento ilustra, por meio de suas nuances, elementos marcantes no futuro desenvolvimento do conceito de Interdição Marítima e a sua peculiaridade fundamental é que nenhum dos cinco Estados envolvidos declarou guerra entre si (HOGAN, 1908, p. 76). É interessante o destaque que Mordal (1970, p. 203) dá ao fato do Reino Unido, embora vitorioso, não ter aprovado as ações do Comandante da Força Naval, retirando-o do cargo.

De fato, havia uma compreensão em todos os Estados envolvidos que aquele bloqueio não representava em si um ato de guerra, pois não se pode esquecer que a Esquadra ocidental adentrou a Baía de Navarino sem qualquer oposição da artilharia otomana posicionada em terra e sem a reação dos navios egípcios e otomanos.

Ainda reforçando a intenção pacífica da Força Naval ocidental, destaca-se a determinação do seu Comandante para que os navios não abrissem fogo, a não ser que fossem atacados, e o envio, após a batalha, de um emissário ao oponente para esclarecer que seus meios apenas atuaram em autodefesa, não sendo necessário às forças otomanas continuarem encalhando e queimando seus próprios navios, pois não se tinha qualquer intenção de destruí-los ou capturá-los (MORDAL, 1970, p. 207; VALENTINE, 1868, p. 273).

Portanto, como se pôde constatar, esse bloqueio, a partir de então chamado de “pacífico”, antecedeu àquela batalha naval, que não era desejada e que ocorreu de forma inadvertida. Destacam-se, ainda, o caráter coletivo das forças interventoras e o objetivo de promover a paz entre o Império Otomano e a Grécia. Porém, embora houvesse um caráter internacional,

⁶ Os otomanos foram motivados a deixar a Baía de Navarino para forçar a retirada de uma Força Naval grega que chegou ao Golfo de Patras no momento inoportuno em que se aguardava a definição otomana sobre a citada proposta de mediação (MORDAL, 1970, p. 205).

os meios continuavam atuando em nome de seus respectivos Estados e, conseqüentemente, a soberania do Egito e do Império Otomano foram aviltadas ao ser-lhes imposto um bloqueio sem a devida declaração de guerra.

Há mais uma importante lição desse episódio: a intensão em não escalar o conflito para um estado de guerra declarada, compartilhada por todos os Estados envolvidos, não foi suficiente para se evitar o combate. Apesar do Bloqueio Pacífico não ser objeto direto do estudo da guerra de Clausewitz (1989, p. 119-121 e 140), o seu conceito da atrição e da incerteza⁷ mostraram-se válidos. Para minimizar seus efeitos, as futuras Interdições Marítimas passaram a ser conduzidas com especial cuidado com as regras de engajamento, com a estrutura de comando e controle e com a manutenção da consciência situacional⁸.

A partir de então, e até o Século XX, o Bloqueio Pacífico foi largamente empregado para forçar o pagamento de dívidas e para promover a restauração ou manutenção da paz. Conforme se deduz dos casos apresentados por Alford (1967, p. 273-276), as interdições marítimas que visavam à promoção da paz foram mais específicas, sendo voltadas para armamentos, suprimentos militares ou os próprios meios navais.

Tentando contornar as controvérsias legais a respeito do direito de apreensão de itens de contrabando no Bloqueio Pacífico, cunharam-se as expressões *pacific contraband* e *selective blockade*⁹ (ALFORD, p. 274-276), cuja discussão viria a contribuir com o emprego da discriminação seletiva dos itens interditados no vindouro conceito de Interdição Marítima.

Também o Brasil sofreu um Bloqueio Pacífico imposto pelo Reino Unido de 1862 a 1863 (HOGAN, 1908, p. 117-120), no episódio conhecido como Questão Christie, e o empregou em agosto de 1864, por meio das Forças Navais comandadas pelo Almirante Tamandaré (1807-1897), que impuseram a imobilização de meios navais uruguaios na crise que antecedeu à Campanha contra esse Estado (1864-1865)¹⁰.

Ainda em referência a esse conflito, deve-se registrar que, quando o então Barão de Tamandaré ampliou a interdição visando o transporte

⁷ Este conceito, apresentado por Clausewitz como uma das características da atividade militar, foi posteriormente denominado como a “névoa da guerra” (KIESLING, 2001, p. 85).

⁸ Segundo o GLOSSÁRIO DAS FORÇAS ARMADAS, consciência situacional é a “percepção precisa dos fatores e condições que afetam a execução da tarefa durante um período determinado de tempo, permitindo ou proporcionando ao seu decisor, estar ciente do que se passa ao seu redor e assim ter condições de focar o pensamento à frente do objetivo. É a perfeita sintonia entre a situação percebida e a situação real”. (BRASIL, 2007, p. 64)

⁹ Transladado para o idioma português como contrabando pacífico e bloqueio seletivo (tradução nossa).

¹⁰ Como referência ao emprego do bloqueio durante a crise que antecedeu a Campanha contra o Estado Oriental do Uruguai, confira Antunes (2007, p. 41-42 e 55) e Lima (1982, p. 192-204).

fluvial e marítimo de tropas e munições em navios estrangeiros, o governo uruguaio manifestou-se defendendo a tese de que a visita a navios neutros e a apreensão de contrabando estavam condicionados a uma declaração de guerra ou de bloqueio, com o que anuiu o almirante brasileiro, declarando o bloqueio às localidades de Salto e Paissandu (LIMA, 1982, p. 199-203).

Entretanto, a construção do conceito de Bloqueio Pacífico, que buscou “justificar” a imposição da limitação do uso do mar a outro Estado sem a declaração de guerra, acabou por não lograr acolhimento no Direito Internacional no Século XX, a despeito de sua reconhecida efetividade na contenção de crises internacionais. MORABITO (1991, p. 6) atribui essa rejeição à não observância dos direitos dos Estados neutros e à inexistência, naquela época, de um suporte para a cooperação internacional, tal qual o provido por uma organização intergovernamental (OIG) como a ONU.

Por outro lado, a necessidade de um instrumento de interdição marítima adequado às situações de crise não somente persistiu, conforme atestou a Declaração de Londres de 1909, ao resguardar o emprego do Bloqueio Pacífico (BENTWICH, 1911, p. 44), como ganhou relevância com o desenvolvimento do Direito Internacional.

Entre 1922 e 1960, ocorreu pelo menos um incidente por década envolvendo interdições ao tráfego marítimo internacional, em situações que não a de guerra declarada (CABLE, 1971, p. 177-229), até que a Crise dos Mísseis de Cuba (16 - 28 out. 1962) impôs uma nova lógica à manobra de crise. Naquela ocasião, os Estados Unidos da América (EUA) e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) viram-se limitados quanto à liberdade de ação proveniente de seus potenciais militares, uma vez que não podiam atingir as regiões “santuarizadas” pela dissuasão nuclear, nem obter uma solução pela confrontação militar direta, sob pena de graves prejuízos (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 390).

Segundo Flores (1972, p. 133), apenas o Poder Naval, por meio do “bloqueio seletivo no mar”, poderia obter uma “solução aceitável” para essa confrontação. A interdição dos navios que levavam material militar para Cuba por meio do Bloqueio Pacífico, que foi diligentemente nomeado como Quarentena e respaldado pela Organização dos Estados Americanos (OEA), permitia a atuação no limiar possível da “legalidade”¹¹ e com a necessária previsibilidade dos movimentos estratégicos estadunidenses pela URSS (ALFORD, 1967, p. 272-273).

Assim, a Crise dos Mísseis de Cuba, motivada pela grave necessidade diplomática decorrente do risco de uma guerra nuclear, inspirou uma nova construção conceitual para a interdição marítima e suscitou uma discussão

¹¹ As decisões dos EUA decorreram da urgente necessidade de ação e sem a possibilidade, devido ao direito de veto sino-soviético, de uma solução no âmbito do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

que alicerçou a legalidade da advinda Interdição Marítima. Três elementos a caracterizaram:

- A interdição foi limitada a itens específicos, bem definidos e necessários para atingir o efeito desejado, em oposição ao bloqueio, geral e irrestrito;

- As ações militares foram limitadas ao necessário para evitar a escalada do emprego da violência; e

- A interdição foi justificada em nome de uma coletividade de Estados, baseada na Carta das Nações Unidas (CNU) (ONU, 1973) e recomendada pela OEA, que encarregou seus Estados-membros de empregar suas Forças Armadas para impedir que Cuba continuasse a receber material militar (KENNEDY, 1969, p. 178).

Assim, a inovação em relação ao Bloqueio Pacífico residiu na “iniciativa” da OEA, que descaracterizou uma ação unilateral dos EUA, em nome da paz e segurança continentais.

A Quarentena e as discussões legais que a seguiram, moldaram o modelo de interdição marítima que foi empregada no Oriente Médio em 1990. Com o fim da Guerra Fria e a amplamente condenada invasão iraquiana do Kuwait, chegou-se ao consenso da comum responsabilidade dos Estados-membros das Nações Unidas na efetivação do embargo que visava compelir o Iraque a retirar-se do Estado invadido. O instrumento para a sua efetivação convergiu para um novo modelo de interdição marítima que podia ser aceito pelo Direito Internacional sem a necessidade de declaração de guerra.

A Interdição Marítima do Oriente Médio foi iniciada com base no “direito de autodefesa coletiva”¹² conferido pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) por meio da Resolução 661. Dezenove dias depois, a Resolução 665 convocou os Estados-membros que possuíam Forças Navais na região do Golfo Pérsico a participarem da interdição marítima, estabelecendo, em linhas gerais, as diretrizes para sua atuação (ONU, 1990b; ONU, 1990c; POKRANT, 1999, p. 29-30).

A Resolução 665 previa a interrupção de todo o tráfego marítimo proveniente ou destinado ao Iraque e ao Kuwait, a fim de verificar sua carga e destino, para garantir a efetividade das sanções econômicas previstas na Resolução 661 (EUA, 1992, p. 91; ONU, 1990c; ONU, 1990). Embora o emprego da força tenha sido assim autorizado, na prática cuidou-se em evitar qualquer aparência de ação hostil que pudesse caracterizar um ato de guerra, no momento em que se exigia uma retirada consensual ao invasor (EUA, 1992, p. 91).

Assim, as atividades desenvolvidas no nível tático abrangeram o esclarecimento do tráfego marítimo comercial, sua interrogação e

¹² Vertido da expressão “*inherent right of [...] collective self-defense*” (ONU, 1990b, tradução nossa).

identificação. Os navios suspeitos eram abordados para inspeção e, quando encontradas cargas proibidas, os mesmos eram divertidos para portos de outros Estados. Somente quando estritamente necessário, eram empregados tiros de advertência. No caso de não se obter a cooperação do navio inspecionado, o grupo de abordagem era posicionado a bordo com auxílio de helicópteros (EUA, 1992, p. 93).

Delinearam-se, desta maneira, as características operacionais e táticas das Interdições Marítimas, muito influenciadas pela anterior experiência da Marinha dos EUA na Crise dos Mísseis de Cuba, ao mesmo tempo em que uma padronização começava a se difundir entre as Marinhas componentes das Forças Navais¹³ que implementaram a Interdição Marítima.

Seguiu-se então uma intensa e profícua discussão intelectual que produziu o conceito de *Maritime Interdiction Operation* (MIO)¹⁴, fruto da experiência da Interdição Marítima estabelecida no Oriente Médio a partir de 1990 e compartilhada entre as Marinhas componentes. Os exercícios internacionais de Interdição Marítima, realizados a partir de então, e os procedimentos padronizados no âmbito da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN, 2005), muito contribuíram para a sua difusão internacional.

A APLICAÇÃO DA INTERDIÇÃO MARÍTIMA

Baseando-se no padrão histórico de emprego, prosseguiu-se com a observação da Interdição Marítima por meio da pesquisa bibliográfica-documental, sendo identificadas as seguintes ocorrências: a Patrulha da Beira (1966 - 1975), a Interdição Marítima do Oriente Médio (1990 - 2003), a do Mar Adriático (1992 - 1996), a que efetivou o embargo ao Haiti (1993 - 1994), a implementada pela Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (FTM-UNIFIL) (iniciada em 2006) e a Operação Unified Protector (2011).

Conforme se pode observar no QUADRO 1 do APÊNDICE, elas compartilham o fato de serem decorrentes de uma decisão do CSNU formalizada documentalmente, de serem justificadas nos termos do Capítulo VII¹⁵ da CNU visando a paz e a segurança internacionais, de terem a discriminação dos itens proibidos estabelecida em uma resolução

¹³ Não houve uma estrutura de comando e controle única, embora tenha existido alguma coordenação pelo *U.S. Naval Forces Central Command* (NAVCENT), distribuindo-se os meios navais em áreas de responsabilidade para evitar a interferência mútua (EUA, 1992, p. 92-93).

¹⁴ Operação de Interdição Marítima (OIM) (BRASIL, 2014, p. 3-15).

¹⁵ O Capítulo VII da CNU institui que o CSNU determina a existência de ameaças à paz, ruptura da paz e atos de agressão e decide quanto ao emprego de forças militares, "levando a efeito" a ação que julgar necessária para a manutenção ou restabelecimento da paz e segurança internacionais (ONU, 1973, p. 27-33).

daquele Conselho de Segurança e de serem limitadas ao ambiente marítimo. Reforçando essa última observação, é interessante notar que, quando do estabelecimento da Interdição Marítima do Mar Adriático, a Resolução 787 do CSNU atribuiu, em separado, a responsabilidade pela interdição no Rio Danúbio aos Estados ribeirinhos (ONU, 1992b).

Ainda ressaltando suas similaridades, Milan Vego (2009, p. II.57) destaca o frequente emprego de aviação baseada em terra em apoio às Forças Navais durante as Interdições Marítimas, tal como pode ser verificado no referido apêndice. Assim, não se trata de aplicação apenas de meios navais, mas sim de meios capazes de contribuir com o Poder Naval.

Também é evidente que a única diferença relevante da Quarentena para as Interdições Marítimas refere-se à inexistência de uma decisão do CSNU respaldando o emprego da força nos termos do Capítulo VII da CNU.

Entre as Interdições Marítimas, a do Líbano merece destaque, uma vez que, nos termos da resolução que sustenta a sua legalidade (ONU, 2006):

- inaugurou a aplicação desse tipo de interdição marítima por solicitação do Estado focal¹⁶.
- nela, pela primeira vez, a Força Naval que a implementou integra uma Operação de Manutenção de Paz da ONU, e
- a citada resolução não especificou, em relação ao ambiente marítimo, quais as ações militares estavam pré-autorizadas, nem citou a interdição ou autoridade para inspecionar, verificar as cargas, divertir navios ou impor sanções ao tráfego marítimo. Isto se deve a uma razão igualmente nova: trata-se da primeira Interdição Marítima que ocorreu em concordância com o governo de fato e de direito¹⁷ e em prol do exercício da soberania do Estado focal.

Desta forma, foi possível “complementar” o esforço do Líbano na aplicação de sua jurisdição, apoiando militarmente as suas autoridades no atendimento à responsabilidade de controle de acesso de armamento ao seu território. Não havendo um Poder Naval libanês compatível com a tarefa imposta, somente uma Força Naval atuando em nome das Nações Unidas, por meio de uma Interdição Marítima, poderia garantir o respeito à soberania desse Estado e dos demais envolvidos no tráfego marítimo internacional, ao aplicar meios militares estrangeiros em apoio à fiscalização e à imposição da jurisdição libanesa.

COMPONENTES DO CONCEITO DE INTERDIÇÃO MARÍTIMA

Dos fatos históricos citados, podemos observar que a Interdição

¹⁶ Expressão adotada neste trabalho para designar os Estados cujos fluxos marítimos são alvo da Interdição Marítima.

¹⁷ Durante o embargo ao Haiti, os governos de fato e o de direito não coincidiram (ONU, 1993a).

Marítima difere do Bloqueio porque surgiu justamente da impossibilidade da aplicação deste em ocasiões em que se deseja evitar a escalada do conflito para uma situação de guerra declarada. Embora derive da mesma concepção estratégica, não se trata apenas de uma diferenciação semântica, emergindo da compreensão de um novo conceito de aplicação de meios navais em situações em que existe a necessidade de se interferir nas comunicações marítimas de um Estado, sem que se configure uma agressão à sua soberania.

Assim, essa aplicação de Força Naval somente pode encontrar legitimidade se não for decorrente da vontade de nenhum Estado específico e, sim, consequência da iniciativa de uma OIG aceita como representativa, inclusive pelo Estado que sofre a interdição, mesmo que de forma tácita. Neste sentido, evoca-se o parágrafo primeiro do artigo 24 da CNU, pelo qual seus membros conferem ao CSNU a principal responsabilidade na manutenção da paz e da segurança internacional e concordam que o Conselho de Segurança aja em seu nome para estes fins (ONU, 1973, p. 20).

Conseqüentemente ao seu caráter não estatal, as Interdições Marítimas são necessariamente implementadas por forças constituídas por meios militares, quer sejam navais, aeronavais ou aéreos, adjudicados voluntariamente por seus respectivos Estados à ONU, durante o período em que atuam no cumprimento das decisões do CSNU (ONU, 1973, art. 43 e 44). Em função do exposto, embora a ONU não possua recursos militares próprios, as forças assim constituídas atuam em seu nome no cumprimento de tarefas formalmente estabelecidos pelas resoluções do CSNU, a fim de proporcionar a manutenção da paz e da segurança internacionais (ONU, 1973, art. 1º).

Daí, resulta que a suposta possibilidade de aplicação de uma Interdição Marítima que não seja respaldada por uma resolução dessa OIG, reconhecida como legítima representante da comunidade internacional de Estados, nada mais é do que um tratamento semântico ao já condenado conceito de Bloqueio Pacífico.

Convém registrar que os textos que abordam a Interdição Marítima, naturalmente, são limitados pelo conhecimento humano sobre o assunto no momento de sua criação, sendo razoável que, nesta ocasião de transição conceitual, textos importantes ainda estejam impregnados com a influência estatal-intervencionista resultante da sua origem no Bloqueio Pacífico. Para citar um exemplo, Geoffrey Till (2009, p. 267-270) inseria as *Maritime Interception Operations*¹⁸ dentro do conceito de *Naval Compellence Operations*¹⁹ incluindo, no quantitativo apresentado, eventos não endossados pelo CSNU

¹⁸ Os EUA adotam a expressão *Maritime Interception Operations* para designar as Interdições Marítimas (EUA, 2011, p. GL.13).

¹⁹ Operações Navais Coercitivas (tradução nossa).

e tratando-as como instrumentos coercitivos empregados para condicionar a política de outros Estados por meio do ataque à sua economia. Cabe ainda ressaltar que, para os eventos que são decorrentes de resoluções do CSNU, esta não é uma compreensão necessariamente incorreta, senão parcial, pois como observado no caso do Líbano, a Interdição Marítima não se presta apenas à implementação de sanções.

Coutau-Bégarie cita que, nas operações de manutenção, de restauração ou de imposição da paz, é comum dizer-se que não existe um vencedor, podendo ainda assim haver um vencido (2010, p. 411). A Interdição Marítima, que compartilha a mesma natureza de tais operações e é justificada pelos princípios da manutenção e promoção da paz e da segurança internacionais, igualmente não tem vencedores e nela, quando há coersão, o vencido é melhor representado pelo governo do que pelo Estado que é alvo da interdição, posto que, de alguma forma, este Estado sujeitou-se previamente às medidas de força contra ele empregadas.

Realmente, se houvesse um Estado vencedor, configurar-se-ia a aplicação da violência estatal sem uma declaração de guerra, o que não é possível perante o Direito Internacional. Daí decorre, igualmente, o fato da Interdição Marítima, ao ser implementada pelas Nações Unidas nos limites da Carta, não poder ser considerada suficiente para justificar o emprego da violência pelo Estado interditado, pois ela constitui a aplicação da própria decisão soberana desse Estado de se submeter ao emprego da força nos termos por ele acordado na CNU. Adicionalmente, não há um Estado inimigo nominável, posto que a força coercitiva decorre da imposição de decisão das Nações Unidas. Assim, embora possa empregar a violência na ação coercitiva de restrição da liberdade do uso do mar, a Interdição Marítima possui natureza pacífica.

Desta forma, a estratégia e os procedimentos operativos empregados devem subordinar-se às necessidades políticas peculiares do organismo internacional promotor da Interdição Marítima. Inicia-se, assim, a diferenciação prática entre a Interdição Marítima e o Bloqueio, incluindo o que se refere aos métodos e procedimentos. De fato, as particularidades de ordem tática-operacional motivaram a expedição de doutrina específica pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), por meio da publicação “Allied Maritime Interdiction Operations” (ATP-71), e diferenciada dos conceitos empregados na Operação de Bloqueio.

Portanto, a Interdição Marítima guarda similaridade com o bloqueio, por empregar a mesma concepção estratégica clássica, ao mesmo tempo em que dele distingue-se, no que se refere às possibilidades de emprego e aos procedimentos tático-operacionais.

Identificou-se, ainda, que a aplicação da Interdição Marítima zelou por evitar prejuízos aos direitos dos estados neutros, corrigindo uma das imperfeições do chamado Bloqueio Pacífico, por meio da discriminação de itens específicos a terem seu fluxo marítimo interrompido, definidos

por decisão coletiva²⁰, e sem a obstrução do tráfego marítimo. Entretanto, como se pode observar no QUADRO 1 do APÊNDICE, a relação de itens interditados, por vezes, é suficientemente ampla para restringir o comércio marítimo e impactar os interesses de terceiros. De qualquer modo, o artigo 50 da CNU, prevê que qualquer Estado, que não o alvo da interdição, tem o direito de consultar o CSNU para a solução dos problemas de natureza econômica decorrentes das medidas impostas (ONU, 1973, p. 33).

Convém destacar que a possibilidade do emprego da Interdição Marítima em situação que não a de guerra declarada, não significa que ela não possa ser empregada em conflitos armados²¹. O que lhe é fundamental é o caráter não estatal da aplicação da força militar, ser determinado por um órgão competente reconhecido pela comunidade internacional como detentor de tal poder e presar pelo respeito à soberania dos Estados, ao limitar a aplicação da força ao mínimo necessário para a restrição do fluxo marítimo dos itens especificamente definidos.

Quanto ao ambiente de aplicação, como visto na seção anterior, possui vocação marítima devido ao grau de liberdade à navegação que o mar proporciona. As águas interiores, e em especial os rios e ambientes lacustres, estão muito mais sujeitos ao condicionamento territorial que inviabiliza o emprego dos princípios da Interdição Marítima que guiaram o seu acatamento pelo Direito Internacional.

Ainda observou-se que a ONU, por meio do CSNU, foi a única OIG amplamente reconhecida como dotada de prerrogativa para, por intermédio de suas resoluções e em nome das Nações Unidas, decidir pela aplicação da força para interditar em algum grau o transporte de bens materiais e pessoas por via marítima, na ausência do estado de guerra.

Como visto no Líbano, onde a Resolução 1701 facultava ao seu Governo solicitar apoio a UNIFIL para o controle de ingresso de armamento no seu território (ONU, 2006), a Interdição Marítima não significa necessariamente a negação do uso do mar a um Estado, embora continue a restringir o seu emprego para o tráfego de itens proibidos provenientes ou destinados ao território desse Estado. Portanto, a sua aplicação pode ser imposta ou solicitada, nem sempre se tratando de medida coercitiva.

Assim, a FTM-UNIFIL é empregada para apoiar a jurisdição daquele

²⁰ Essa decisão é tomada representativamente pelo CSNU, nos termos do art. 24 da CNU (ONU, 1973, p. 20)

²¹ É relevante destacar que a implementação da Interdição Marítima quando o Estado focal encontra-se em conflito armado pode ter implicação com o Direito da Guerra (*Jus ad Bellum*), mesmo quando se tenta impô-lo igualmente a todos os beligerantes, pois uma vez que sempre existem diferenças entre eles, gerar-se-á um diferencial em favor de um deles. No que concerne ao propósito deste trabalho, limitado à natureza da Interdição Marítima, não houve a necessidade do exame das consequências do seu emprego nessas situações, embora se vislumbre a necessidade de um estudo das limitações legais da aplicação da Interdição Marítima durante os conflitos armados.

Estado, podendo empreender, tanto quanto o próprio Líbano, as ações de interrogação, imposição da parada, abordagem, vistoria ou diversão. Tais procedimentos constituem meras ferramentas para o exercício do que lhe é fundamental: revestir uma Força Naval constituída por meios de diversos Estados de um caráter “não nacional” de aplicação da força para imposição da vontade comum da humanidade de manter a paz e a segurança internacional, em conformidade com o previsto na CNU.

O estudo do caso das operações antipirataria na Somália, a saber, *Atalanta*, *North Atlantic Treaty Organization Operations*, *Operations Allied Protector*, *Ocean Shield* e *Combined Maritime Forces' Combined Task Force 151*, não encontrou nenhuma ocorrência de sua designação como MIO e, assim, reforçou a proposição que as Interdições Marítimas somente se fazem necessárias quando ocorre interferência com a soberania dos Estados e com o Direito Internacional. No caso específico, não havia ação contra nenhum Estado, uma vez que a Somália solicitou apoio internacional, declarou-se incapaz de controlar suas águas territoriais e que a tarefa das Forças Navais era garantir a segurança à navegação e o combate à pirataria (ONU, 2007; ONU, 2010; ONU, 2011c; ONU, 2011d; ONU, 2011e).

Buscando livrar o conceito das limitações conjunturais, é necessário melhor especificar qual uso do mar a Interdição Marítima pode restringir. Kearsley (1992, p. 13) atualizou a visão de Corbett de que a aplicação do Poder Naval tem como finalidade última as ações militares em terra e de que as comunicações marítimas são a única função significativa do Comando do Mar (1911, p. 13-14 e 89-90), ao afirmar que existe um crescimento da importância do mar que acompanha a possibilidade de extração de riquezas, o que veio a ser reforçado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (PORTUGAL, 1985), deixando de ser apenas um meio onde lutar, para se tornar, em muitos casos, a própria finalidade da luta. Na descrição dos potenciais conflitivos decorrentes, ele converge para as três categorias genéricas do uso do mar propostas por Ken Booth (1977, p. 15): trânsito de forças militares, transporte de bens materiais ou pessoas e extração de recursos (KEARSLEY, 1992, p. 13).

Como os três modos de utilização do mar podem conduzir a conflitos internacionais e, inversamente, a restrição ao seu uso pode, em determinadas crises, contribuir para a paz e segurança internacionais, igualmente podem resultar em intervenção da ONU, por meio de uma Interdição Marítima.

Segundo Geoffrey Till (2009, p. 2-3), a globalização guarda grande dependência do comércio marítimo, gerando um desafio para os Estados pós-modernos²² que passam a ter interesses e ameaças distantes de suas

²²Segundo Geoffrey Till, os Estados pós-modernos correspondem àqueles moldados pela economia da informação, propensos por isso a um sistema internacional mais cooperativo, diferenciando-se dos modernos que tem suas relações internacionais guiadas por expectativas realistas (2009, p. 1).

fronteiras. Além disso, sendo dinâmica, gera volatilidade econômica e conflitos. Isto corrobora a possibilidade da ONU empregar a Interdição Marítima em prol da segurança internacional, ampliando a sua finalidade para além da interdição do transporte de bens materiais ou pessoas. Essa vocação mais ampla também pode ser deduzida dos casos de Bloqueio Pacífico que buscaram a imobilização de meios navais.

A globalização também se manifesta na diversidade de Estados relacionados direta ou indiretamente com o tráfego marítimo, onde a propriedade do navio, sua operação, bandeira, comandante, tripulação, seguro e cargas pertencem a empresas ou pessoas físicas de diversas origens. Assim, a interdição de um navio por uma associação de Estados somente se encontra respaldada quando houver segurança de que não infringe a liberdade de comunicação marítima de todos os demais Estados, o que, na prática, ocorrerá raramente sem um mandato de uma OIG que lhes represente em escala global, papel atualmente desempenhado pela ONU.

O fator capaz de impedir uma OIG de aplicar a Interdição Marítima em nome da comunidade de Nações é justamente a falta de representatividade. Apesar do CSNU possuir como fator debilitante de sua autoridade a discriminação entre o poder de influência dos Estados²³, pela distinção dos cinco Estados com assento permanente e direito de veto (ONU, 1973, art. 23 e 27), as ocorrências da Interdição marítima demonstram a sua atual competência. Entretanto, tal como o bloqueio pacífico foi tolerado e até defendido, esta situação pode conduzir a uma nova impossibilidade de legitimidade futura.

Do apresentado, sobressaem como características fundamentais de uma Interdição Marítima:

- a finalidade de contribuir para a paz e a segurança internacional;
- a atuação visando restringir seletivamente o uso do mar, formalmente definida por documento de uma OIG detentora dessa prerrogativa arrogada pelos Estados;
- a postura contida e moderadora do emprego de violência;
- o caráter não estatal, coletivo e pactuado;
- a limitação ao ambiente marítimo;
- o objeto da interdição se referir a meios navais, aos bens materiais ou pessoas e às atividades de extração de recursos no mar; e
- a capacidade de imposição de força militar sem aviltar a soberania dos Estados.

²³ Além de haver e poder surgir novos Estados não signatários da Carta das Nações Unidas.

INTERDIÇÃO MARÍTIMA E O PODER NAVAL DA ONU

Embora seja necessária a colaboração voluntária dos Estados para a implementação das Interdições Marítimas em nome das Nações Unidas, eles não podem aplicá-las, em virtude da soberania dos Estados que sofrem a interdição. Os meios continuam estatais, mas não o seu emprego e a influência que exercem, no que se refere às Interdições Marítimas. Ressalvase, entretanto, que, como meios estatais, permanecem capazes de exercer o respectivo Poder Naval nas demais possibilidades de atuação.

Portanto, a Interdição Marítima é uma prerrogativa de OIG reconhecida como legítima representante da comunidade de Estados, em escala global, representada atualmente pela ONU, e uma ferramenta para a aplicação de um Poder Naval específico capaz de respeitar as soberanias estatais.

Assim, a ONU também exerce um Poder Naval na medida em que influencia eventos a partir do uso do mar, pois as Forças Navais a ela adjudicadas podem ser aplicadas em diversas “operações” (ONU, 1973, art. 42), como a prevenção de conflitos, as Operações de Paz, o estabelecimento de zonas de exclusão e a Interdição Marítima. Adicionalmente, nada impediria a participação das Nações Unidas na proteção do tráfego marítimo²⁴ e na garantia da liberdade de navegação e sobrevoo, já que a manutenção da segurança internacional é uma de suas atribuições (VEGO, 2009, p. II. 56 - II. 57).

Por basear-se em forças militares constituídas pela sessão voluntária de meios pelos Estados-Membros (ONU, 1973, art. 43), trata-se de um Poder Naval com características diversas do estatal, pelo seu caráter efêmero, irregular, limitado e dependente da vontade e da capacidade dos Estados. Isto decorre do condicionamento de sua existência ao período em que a Força Naval e demais meios militares permanecem adjudicados à ONU; da irregularidade da capacidade desta Força que resulta das alterações de sua composição, em função da eventual substituição dos meios adjudicados pelos Estados; da limitação nas possibilidades de emprego estabelecidas pelas resoluções do CSNU, pela CNU e pela lista de ações autorizadas pelo Estado detentor do meio; e da dependência que guarda dos meios militares dos Estados voluntários.

CONCLUSÃO

Como observado neste estudo, as Interdições Marítimas carregam o entusiasmante frescor da novidade, não apenas como uma modalidade relativamente recente de operação naval, mas também por demonstrarem

²⁴ Como visto, a necessidade de proteção do tráfego marítimo foi o motivador da iniciativa de mediação da Guerra de Independência da Grécia que ensejou o surgimento do Bloqueio Pacífico.

factualmente o desenvolvimento da capacidade da humanidade de usar o mar para conter a violência.

A partir da sua evolução histórica, constatou-se que o Direito Internacional rejeitou o Bloqueio Pacífico pela ofensa ao princípio de soberania dos Estados. Disto, resultou uma demanda por uma solução que permitisse substituí-lo, o que somente foi obtido quando se tornou possível a iniciativa das Nações Unidas, por meio do Conselho de Segurança da ONU, em que pese suas limitações de representatividade, como promotora da aplicação da força militar no mar.

Do exame do Poder Naval aplicado na Interdição Marítima, concluiu-se que as Nações Unidas o exercem, na medida em que influenciam eventos no mar ou a partir deste, exatamente pela impossibilidade dos Estados o empreenderem sem aviltar a soberania daquele que sofre a interdição e dos demais que com ele se comunicam pelo transporte marítimo; embora este Poder Naval possua características particulares, pelo seu caráter efêmero, irregular, limitado e dependente da vontade e da capacidade dos Estados-membros.

Assim, alcançou-se o propósito deste trabalho ao se concluir que a Interdição Marítima constitui um instrumento de aplicação do Poder Naval por OIG reconhecida como legítima representante da comunidade de Estados, em escala global, representada atualmente pela ONU, e que permite o emprego de força militar, com caráter não estatal e postura moderadora no uso da violência, constituída por meios de Estados voluntários, a ser exercida no ambiente marítimo, a fim de restringir o tráfego de navios ou embarcações militares, a extração de recursos no mar e em seu leito e o transporte de materiais ou de pessoas, documentalmente especificados, em prol da paz e da segurança internacional.

REFERÊNCIAS

ALFORD, Neill H. *International law studies 1963: modern economic warfare (law and the naval participant)*. Washington, D.C.: Naval War College Press, 1967.

ANTUNES, Euzébio José. *Memórias: das campanhas contra o Estado Oriental do Uruguai e a República do Paraguai durante o comando do Almirante Visconde de Tamandaré*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2007.

BENTWICH, Norman. *Declaration of London with an introduction, notes and appendices*. London: Sweet and Maxwell, Limited, 1911.

BOOTH, Ken. *Navies and foreign policy*. London: Croom Helm, 1977.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. *Doutrina Básica da Marinha - EMA-305 (Rev. 2)*. Brasília, DF, 2014.

BRASIL. Ministério da Defesa. *Glossário das forças armadas* - MD35-G-01 (Rev. 4). Brasília, DF, 2007.

CABLE, James. *Gunboat diplomacy: political applications of limited naval force*. New York: Praeger, 1971.

CLAUSEWITZ, Carl von. *On war*. New Jersey: Princeton University, 1989.

CORBETT, Julian S. . *Some principles of maritime strategy*. London: Longmans, Green and Co., 1911.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de estratégia*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2010.

CROWL, P. A. , Alfred Thayer Mahan, o historiador naval. In: PARET, Peter. *Construtores da estratégia moderna: de Maquiavel à era nuclear* - T.1. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001. p. 589-631.

EUA. U. S. Department of Defense. *The final report to Congress on the conduct of hostilities in the Persian Gulf*. Washington, DC, 1992.

FLORES, Mário César. *Panorama do poder marítimo brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1972.

GRANT, R. G. . *Battle at sea: 3.000 years of naval warfare*. London: Dorling Kindersley Limited, 2008.

HOGAN. Albert E. . *Pacific blockade*. Oxford: The Clarendon Press, 1908.

INSTITUTO INTERNACIONAL DE DIREITO HUMANITÁRIO. *Manual de Sanremo*. Sanremo, Itália, 1994. In: *Direito Internacional relativo à condução das Hostilidades: Compilação de Convenções da Haia e de alguns outros instrumentos jurídicos*. Genebra: CICV, 2001.

LIMA, J. F. . *Marquês de Tamandaré: patrono da Marinha (seu perfil histórico)*. Rio de Janeiro Serviço de Documentação da Marinha, 1982.

KEARSLEY, Harold J. *Maritime power and the twenty-first century*. Aldershot, Hampshire: Dartmouth, 1992.

KENNEDY, Robert F. *Thirteen days: a memoir of the cuban missile crisis*. 3ª ed. New York: W. W. Norton & Company, 1969.

KIESLING, Eugenia C. . *On war: without the fog*. Military Review, Kansas: Fort

Leavenworth, Vol. LXXXI, N°5, p. 85-87, Sept.-Oct. 2001.

MAHAN, A.T. *The influence of sea power upon history: 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Company, 1918.

MOBLEY, Richard. *The Beira Patrol: Britain's broken against Rhodesia*. Naval War College Review, Newport: Naval War College, Vol. LV, n°1, p. 63-84, Winter 2002.

MORABITO, Robert E., *Maritime interdiction: evolution of a strategy*, Newport: Naval War College, 1991.

MORDAL, Jacques. *Twenty-five centuries of sea warfare*. London: Abbey Library, 1970.

OLSON, J. J. . *Naval interdiction considerations in the use of limited naval force in operations short of war*. Newport: Naval War College, 1993.

ONU. *Carta das Nações Unidas e estatuto da Corte Internacional de Justiça*. New York: Nações Unidas. Departamento de Informação Pública, 1973.

_____. Conselho de Segurança. *Resolução 217*, de 20 de novembro de 1965. New York, 1965. Disponível em:<http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions.html>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. *Resolução 221*, de 09 de abril de 1966. New York, 1966. Disponível em:<http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions.html>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. *Resolução 660*, de 02 de agosto de 1990. New York, 1990a. Disponível em:<http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions.html>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. *Resolução 661*, de 06 de agosto de 1990. New York, 1990b. Disponível em:<http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions.html>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. *Resolução 665*, de 25 de agosto de 1990. New York, 1990c. Disponível em:<http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions.html>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. *Resolução 713*, de 25 de setembro de 1991. New York, 1991. Disponível em:<http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions.html>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. *Resolução 757*, de 30 de maio de 1992. New York, 1992a. Disponível em:<http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions.html>. Acesso em 17 jun. 2012.

ONU. Conselho de Segurança. *Resolução 787*, de 16 de novembro de 1992. New York, 1992b. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 841*, de 16 de junho de 1993. New York, 1993a. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 875*, de 16 de outubro de 1993. New York, 1993b. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 917*, de 06 de maio de 1994. New York, 1994. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 1701*, de 11 de agosto de 2006. New York, 2006. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 1772*, de 20 de agosto de 2007. New York, 2007. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 1918*, de 27 de abril de 2010. New York, 2010. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 1970*, 26 de fevereiro de 2011. New York, 2011a. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 1973*, de 17 de março de 2011. New York, 2011b. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 1976*, de 11 de abril de 2011. New York, 2011c. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 2015*, de 24 de outubro de 2011. New York, 2011d. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

_____. _____. *Resolução 2020*, de 22 de novembro de 2011. New York, 2011e. Disponível em: <<http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions.html>>. Acesso em 17 jun. 2012.

ONU, Public Information Office [of] UNIFIL. Activities. *UNIFIL Maritime Task Force*. Naqoura, Líbano. Disponível em <<http://unifil.unmissions.org/Default.aspx?tabid=1523>>. Acesso em 24 jun. 2012.

OTAN. NATO Standardization Agency (NSA). *ATP-71: allied maritime interdiction operations*, 2005.

_____. *Operation Sharp Guard: Final Factsheet*, 2 Oct. 1996. Disponível em <<http://www.nato.int/ifor/general/shrp-grd.htm>>. Acesso em 22 jul. 2012

_____. *Operation Unified Protector: NATO-led arms embargo against Libya*, Oct. 2011a. Disponível em <http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_10/20111005_111005-factsheet_arms_embargo.pdf>. Acesso em 24 jun. 2012.

_____. *Operation Unified Protector: final mission stats*, 02 Nov. 2011b. Disponível em <http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_11/20111108_111107-factsheet_up_factsfigures_en.pdf>. Acesso em 24 jun. 2012.

POKRANT, Marvin. *Desert shield at sea: what the navy really did*. Westport: Greenwood Press, 1999.

PORTUGAL. Ministério dos Negócios Estrangeiros. *Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar*: versão em língua portuguesa com anexos e acta final da terceira conferência das Nações Unidas sobre o direito do mar. Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1985.

SANDALLI, Paolo. *Maritime Task Force's role in UNIFIL*. Al Janoub Magazine, nº 06, Jan. 2010. Disponível em <<http://unifil.unmissions.org/Default.aspx?tabid=1499&ctl=Details&mid=3103&ItemID=7774>>. Acesso em 24 jun. 2012.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 2. ed. London: Frank Cass Publishers, 2009.

VALENTINE, Laura. *Sea fights, from Sluys to Navarino: a popular account of the most important actions in which the British Navy has been engaged*. London: Frederick Warne and Co, 1868.

VEGO, Milan N. . *Joint operational warfare: theory and practice, v. 2, historical companion*. Newport: Naval War College, 2009.

APÊNDICE – SÍNTESE COMPARATIVA DAS INTERDIÇÕES DE ÁREA MARÍTIMAS

Este apêndice apresenta o resultado da pesquisa bibliográfica-documental, sintetizado no QUADRO 1, com a finalidade de permitir a comparação entre as Interdições Marítimas implementadas desde sua gênese até 30 de junho de 2012.

Encontram-se incluídas os dados da totalidade das Interdições Marítimas identificadas durante a fase de pesquisa, a saber: a Patrulha da Beira (1966 - 1975), a Interdição Marítima do Oriente Médio (1990 - 2003), a Interdição Marítima do Mar Adriático (1992 - 1996), a Interdição Marítima que efetivou o embargo ao Haiti (1993 - 1994), a Interdição Marítima implementada pela Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (FTM-UNIFIL) (iniciada em 2006) e a Operação Unified Protector (2011).

Embora a Quarentena não possa ser considerada *stricto sensu* uma Interdição Marítima, por não ter sido respaldada pelo CSNU, ela foi inserida nesta relação por servir como ponto de referência da origem do fenômeno objeto deste estudo.

QUADRO 1

Síntese comparativa das Interdições Marítimas

1962 - Quarentena (Crise dos Mísseis de Cuba)	
Estado focal da MIO:	Cuba
Justificativa:	Legítima defesa (art. 51 da CNU), manutenção da paz e segurança coletiva (art. 6º do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca - TIAR), embora as ações militares coercitivas tenham desrespeitado o art. 53 da Carta das Nações Unidas, pelo fato da ONU não ter ratificado a decisão da OEA.
Resolução e OIG que autorizou o uso da força:	Resolução de 23 de outubro de 1962 do Conselho da OEA.
Origem e categorias dos meios militares:	EUA, com participação representativa de alguns Estados latino-americanos - meios de superfície, aeronavais e aércos.
Alvo da interdição:	Material militar e suprimentos afins, conforme especificado na Resolução de 23 out. 1962 do Conselho da OEA.
Ações militares pré-autorizadas:	Visita, inspeção e diversão (decidido unilateralmente, pelo EUA).

1966 - Patrulha da Beira

Estado focal da MIO:	Rodésia.
Justificativa:	Ameaça à paz, baseada no cap. VII da CNU.
Resolução e OIG que autorizou o uso da força:	Resolução 221 do Conselho de Segurança da ONU.
Origem e categorias dos meios militares:	Reino Unido – Meios de superfície, aeronavais e aéreos.
Alvo da interdição:	Óleo e demais produtos derivados do petróleo, em trânsito no mar, conforme especificado na Resolução 221 do CSNU.
Ações militares pré-autorizadas:	Diversão dos navios com os produtos proibidos rumando para o porto da Beira e apreensão do Navio Petroleiro Joanna V, caso este descarregasse sua carga naquele porto.

1990 - *Middle East Maritime Interception Force Operation* (IM do Oriente Médio)

Estado focal da MIO:	Iraque.
Justificativa:	Legítima defesa coletiva, em função da agressão iraquiana à paz e à segurança internacionais. Restaurar a independência e a integridade territorial do Kuwait, com base no cap. VII da CNU.
Resolução e OIG que autorizou o uso da força:	Resolução 665 do Conselho de Segurança da ONU
Origem e categorias dos meios militares:	Argentina, Austrália, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Espanha, EUA, França, Grécia, Holanda, Itália, Noruega e Reino Unido, apoiados por Arábia Saudita, Kuwait, Bahrein, Qatar, os Emirados Árabes Unidos e o Sultanato de Omã em suas águas jurisdicionais. - Meios de superfície, aeronavais e aéreos.
Alvo da interdição:	Qualquer importação ou exportação, exceto alimentos, remédios e itens de assistência humanitária, em trânsito no mar, conforme especificado na Resolução 661 em conjunto com a Resolução 665 do CSNU.
Ações militares pré-autorizadas:	Inspeção, verificação de cargas e destinos.

1992 - *Adriatic Maritime Interdiction Operation* (IM do Mar Adriático)

Estado focal da MIO:	Ex-Iugoslávia.
Justificativa:	Ameaça à paz, baseada no cap. VII da CNU.
Resolução e OIG que autorizou o uso da força:	Resolução 787 do Conselho de Segurança da ONU.
Origem e categorias dos meios navais:	Alemanha, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Espanha, EUA, França, Grécia, Holanda, Itália, Noruega, Portugal, Reino Unido, Turquia - Meios de superfície, aeronavais e aéreos.
Alvo da interdição:	Petróleo e seus derivados, carvão, equipamentos necessários à geração e distribuição de energia, ferro, aço e outros metais, produtos químicos, borracha, pneus, veículos, aeronaves e motores, em trânsito no mar, conforme especificado nas resoluções 713 e 757 em conjunto com a Resolução 787 do CSNU.
Ações militares pré-autorizadas:	Inspeção, verificação de cargas e destinos.

1993 - Embargo ao Haiti

Estado focal da MIO:	Haiti, por solicitação do presidente deposto Jean-Bertrand Aristide.
Justificativa:	Ameaça à paz e risco à segurança regional, baseada no cap. VII e VIII da CNU.
Resolução e OIG que autorizou o uso da força:	Resolução 875 do Conselho de Segurança da ONU.
Origem e categorias dos meios navais:	EUA - Meios de superfície, aeronavais e aéreos.
Alvo da interdição:	Famílias de militares, de seus agentes, e dos governantes que participaram do golpe de estado de 1991, bem como qualquer produto do Haiti e qualquer exportação para o Haiti, exceto alimentos, remédios, petróleo e seus derivados, gás de cozinha, livros e material de imprensa com prévia autorização, em trânsito no mar, conforme especificado na Resolução 841 em conjunto com a Resolução 917 do CSNU.
Ações militares pré-autorizadas:	Inspeção e verificação de cargas e destinos.

2006 - *Maritime Interdiction Operation of MTF-UNIFIL* (IM da FTM-UNIFIL)

Estado focal da MIO:	Libano, por solicitação deste Estado.
Justificativa:	Ameaça à paz internacional e à segurança (devido às ações do Hizbollah), baseada no cap. VII da CNU.
Resolução e OIG que autorizou o uso da força:	Resolução 1701 do Conselho de Segurança da ONU.
Origem e categorias dos meios navais:	Alemanha, Bangladesh, Bélgica, Brasil, Bulgária, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Indonésia, Itália, Noruega, Suécia e Turquia - meios de superfície e aeronavais.
Alvo da interdição:	Armamento e materiais relacionados, em trânsito no mar, conforme especificado na Resolução 1701 do CSNU.
Ações militares pré-autorizadas:	Não especificadas nas resoluções do CSNU.

2011 - *Unified Protector Operation*

Estado focal da MIO:	Libia.
Justificativa:	Manutenção da paz e segurança internacionais, baseada no cap. VII da CNU.
Resolução e OIG que autorizou o uso da força:	Resolução 1973 do Conselho de Segurança da ONU.
Origem e categorias dos meios navais:	Bélgica, Bulgária, Canadá, Espanha, EUA, França, Grécia, Holanda, Itália, Reino Unido, Romênia e Turquia – meios de superfície, aeronavais e aéreos.
Alvo da interdição:	Armamento e materiais relacionados, equipamento e veículos militares, equipamento paramilitar e serviços relacionados, em trânsito no mar, conforme especificado na Resolução 1970 em conjunto com a Resolução 1973 do CSNU.
Ações militares pré-autorizadas:	Inspeção.

Fontes:

Quarentena: ALFORD, 1967, p. 271-273 e 279-286; KENNEDY, 1969, p. 57 e 69; MORABITO, 1991, p. 9-11.

Patrulha da Beira: MOBLEY, 2002; ONU, 1965; ONU, 1966.

Middle East Maritime Interception Force Operation: EUA, 1992, p. 44-46 e p. 91-94; POKRANT, 1999, p.27-30; ONU, 1990a; ONU, 1990b; ONU, 1990c.

Adriatic Maritime Interdiction Operation: OLSON, 1993, p. 26-27; ONU, 1991; ONU, 1992a; ONU, 1992b; OTAN, 1996.

Embargo ao Haiti: ONU, 1993a; ONU, 1993b; ONU, 1994.

Maritime Interdiction Operation of MTF-UNIFIL: ONU, 2012; ONU, 2006; SANDALLI, 2010.

Unified Protector Operation: ONU, 2011a; ONU, 2011b; OTAN, 2011a; OTAN, 2011b.

Nota:

Apesar da presença de submarinos na Área de Operações na Quarentena e na Interdição Marítima do Mar Adriático, não foram encontrados relatos que suportem a sua participação direta na interdição marítima.

Recebido em: 06/08/2013

Aceito em: 19/12/2013

