

Atividades Desenvolvidas pela Marinha do Brasil em Tempo de Paz

Comando de Operações Navais

1. Introdução

As atividades desenvolvidas pela Marinha do Brasil (MB) decorrem de dispositivos previstos na Constituição Federal (CF) e na Lei Complementar (LC) 97/99^a, esta dispendo sobre as normas para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas (FA). Pautando-se pelos dispositivos desses documentos condicionantes, em tempo de paz, aqui entendido como época de normalidade institucional, cabem à MB as seguintes atribuições:

- a. Garantir a lei e a ordem;
- b. Participar de operações de paz;
- c. Cooperar com o desenvolvimento nacional e a defesa civil, na forma determinada pelo Presidente da República.
- d. Orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;
- e. Prover a segurança da navegação aquaviária;
- f. Contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;
- g. Implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas; e
- h. Cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

A primeira atribuição é uma das constitucionais, enquanto a participação em operações de paz foi incluída junto àquelas pela LC nº 97/99. Ambas são eventuais e, para o emprego das FA em qualquer uma delas, é exigida a autorização do Presidente da República.

As demais atribuições enquadram-se nas subsidiárias, gerais ou particulares, e caracterizam-se por serem rotineiras e não exigirem autorização do Presidente da República para serem executadas.

Na MB, o Comando de Operações Navais é o responsável pelo cumprimento das atribuições listadas nas alíneas a a c, acima mencionadas e o Diretor-Geral de Navegação pelas d, a f. As demais competem a diferentes órgãos designados pelo Comandante da Marinha no desempenho de suas competências como Autoridade Marítima. As seguintes atividades são as mais relevantes entre aquelas executadas pela MB em tempo de paz:

a. Preparar e adestrar as forças

É no período de paz que as FA preparam-se para o emprego nos períodos de crise ou conflito, vislumbrando as hipóteses em que poderão ser aplicadas e elaborando os planejamentos decorrentes para fazerem face às hipóteses concebidas. É também nesse período que se busca obter os meios necessários para respaldar as ações imaginadas. No entanto, o adestramento, atividade recorrente e diuturna, é a que exige maior esforço, de modo a capacitar as forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais a conduzirem as operações navais previstas na Doutrina Básica da Marinha.

b. Garantir a lei e a ordem (GLO) /Participar de Operações de Paz

A legislação exige, além da autorização do Presidente da República, o atendimento de algumas condicionantes para o uso das FA em GLO, são elas: emprego episódico, ocorrer em área previamente definida, ser de duração a menor possível, além de estarem esgotados os instrumentos destinados à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, conforme previsto no art. 144 da CF.

Como exemplos do emprego da MB em GLO, citam-se as participações nas Operações: “Boiadeiro”, destinada a impedir a entrada no país de animais susceptíveis à febre aftosa, realizadas

entre 2002 e 2004; na XVIII Cúpula de Chefes de Estado e de Governo do Grupo Rio, em 2004; na 2ª Conferência Mundial do Café, em 2005; e na I Reunião de Chefes de Estado da Comunidade Sul-Americana de Nações.

Quanto à participação em Operações de Paz, atualmente, o Haiti é um exemplo real. Por força de uma resolução do Conselho de Segurança da ONU, o Brasil mantém, naquele país, um Batalhão formado por militares das três FA, onde a MB participa com um efetivo de 225 homens. O atual mandato é o sexto e vigorará até 15 de outubro de 2007, podendo ser renovado por outros períodos. Trata-se de uma atividade onde o emprego do Poder Militar dá respaldo à Política Externa brasileira.

c. Cooperar com o desenvolvimento nacional e a defesa civil

Também são atividades eventuais e, em que pese não carecerem de autorização do Presidente da República, só são levadas a efeito por solicitação de outro Ministério/Governo estadual ou municipal, ficando o atendimento sujeito à disponibilidade de meios para a tarefa que for solicitada.

Enquadram-se nas ações de cooperação com o desenvolvimento nacional toda participação em campanhas institucionais de utilidade pública ou de interesse social, abrangendo, portanto, a maioria das atividades empreendidas pelo Governo.

O Comando da Marinha participa, ainda, do Sistema Nacional de Defesa Civil, com atribuições específicas de coordenar as ações de redução de danos relacionados com sinistros marítimos e fluviais e participar das ações de salvamento de naufragos; apoiar as ações de resposta a desastres (podendo empregar, na Amazônia, três Navios de Assistência Hospitalar, subordinados ao Comando do 9º Distrito Naval); e apoiar as ações de defesa civil com pessoal, material e meios de transporte.

Algumas ações a serem desenvolvidas pela MB sujeitam-se à declaração do estado de emergência ou estado de calamidade pública pelo Governo estadual ou municipal. Mas, para aquelas

em que há risco à vida humana, por decisão do Comandante da Marinha, os meios da MB são empregados independente de autorização superior.

d. Orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) possui diversos sistemas corporativos distribuídos pelas Capitânicas, Delegacias e Agências para o controle da Marinha Mercante e atividades correlatas. São eles:

SISAQUA - Sistema de Controle de Aquaviários, cujo propósito é controlar os dados pessoais e de carreira dos profissionais aquaviários em nível nacional. Fornece informações gerenciais e estatísticas, emite a etiqueta de dados pessoais da Caderneta de Inscrição e Registro, as Licenças de Categoria Superior e os Certificados de Cursos de Habilitação, necessários à progressão funcional;

SISMAT - Sistema de Controle de Material, que visa a manutenção de um Cadastro Nacional de Embarcações, Estaleiros, Diques, Carreiras e Oficinas de Reparo e Construção Naval. Esse sistema também controla as embarcações estrangeiras afretadas a empresas nacionais para as mais diversas atividades nas Águas de Jurisdição Brasileiras. Ele emite o Título de Inscrição de Embarcações;

SISEMB - Sistema de Controle de Embarcações Miúdas, que cadastra as embarcações com menos de cinco metros inscritas e emite o Título de Inscrição de Embarcações Miúdas; e

SISGEVI - Sistema de Controle de Vistorias e Inspeções, cujo propósito é efetuar o cadastro e o controle das vistorias e inspeções realizadas pela Gerência de Vistoria, Inspeções e Perícias em embarcações nacionais e estrangeiras.

O desenvolvimento e manutenção desses sistemas constituem também ações típicas do preparo da mobilização marítima, atividade executada, preferencialmente, em tempo de paz e representando valiosos instrumentos para a sua execução nos períodos de crise ou conflito.

e. Prover a segurança da navegação aquaviária

Aqui, o verbo prover tem a conotação de tomar providências acerca de, ordenar, providenciar e regular a segurança da navegação, a qual é regida pela Lei nº 9.537/97 e regulamentada pelo Decreto nº 2.596/98. A implementação e execução dessa lei, cujo propósito é assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, cabe ao Comandante da Marinha, designado pela LC nº97/99 como Autoridade Marítima, que delegou as tarefas associadas a seus representantes para esse fim.

Assim, em linhas gerais, a DPC regula o assunto emitindo as Normas da Autoridade Marítima. À DHN cabe a elaboração de cartas náuticas e a disseminação dos Avisos aos Navegantes e os Boletins Meteorológicos. Finalmente, aos Comandos dos Distritos Navais compete a fiscalização do cumprimento das normas estabelecidas.

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

Para desempenhá-la, a MB dispõe de dois instrumentos, a saber:

- A Patrulha Naval (PATNAV) – é uma atividade militar regulamentada pelo Decreto nº 5.129/2004, tendo por finalidade, exatamente essa atribuição subsidiária particular da MB. Os meios empregados na PATNAV devem ser capazes de fiscalizar o cumprimento das leis brasileiras e dos Acordos, Tratados e Convenções ratificados pelo Brasil e que digam respeito ao mar. Pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os direitos de soberania e jurisdição do Estado costeiro variam, conforme a embarcação se encontre no Mar Territorial, na Zona Contígua, na

Zona Econômica Exclusiva, nas águas sobrejacentes à Plataforma Continental ou no alto-mar. A embarcação que realiza a PATNAV pode (e deve) executar as atividades de Inspeção Naval.

Visa ainda a PATNAV colaborar com os serviços responsáveis pela preservação dos recursos do mar e águas interiores, em conformidade com a legislação brasileira pertinente, fiscalizando atividades de pesquisa científica; de levantamentos hidrográficos; e de aquisição de dados relacionados à atividade de exploração e de exploração de recursos naturais, do patrimônio genético e de coleta de informações hidroceanográficas das AJB.

Essa colaboração estende-se também, em operações independentes ou coordenadas, ao apoio aos órgãos governamentais responsáveis pelas atividades de: fiscalização da pesca; proteção ambiental; prevenção e repressão ao contrabando, ao narcotráfico, ao terrorismo, aos demais ilícitos penais praticados em embarcações, plataformas ou ilhas artificiais; e fiscalização dos regulamentos aduaneiros, imigratórios e sanitários.

- A Inspeção Naval – é uma atividade administrativa voltada para a Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), englobando, exclusivamente, a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição ambiental, conforme prescreve a Lei nº 9.537/1997 - LESTA.

g. Cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

Essa atribuição foi incluída pela Lei Complementar 117/2004, que alterou a LC nº 97/97, já tendo sido regulada por um Acordo firmado entre a MB, representada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, e o Departamento da Polícia Federal. Nesse Acordo, são explicitadas as atribuições de cada instituição, abrangendo as formas especificadas, incluindo, primordialmente, a cooperação na aplicação de cursos, tanto para o pessoal da MB como para o do DPF, na manutenção das embarcações do

DPF e a colaboração nas atividades de inteligência. Além dessas atividades administrativas, que visam à preparação do pessoal e do material, os meios navais e aeronavais da MB podem ser empregados na função logística transporte, para conduzir pessoal do DPF até a cena de ação onde o ilícito esteja sendo cometido. O Comandante de Operações Navais determinou que os Comandos dos Distritos Navais celebrem convênios de cunho operacional com as Superintendências locais do DPF.

h. Controlar o tráfego marítimo

Essa atividade é exercida pelo Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), organização subordinada diretamente ao Comando de Operações Navais, com o propósito de contribuir para a segurança do tráfego marítimo de interesse do Brasil e de atender a compromissos internacionais assumidos pelo País, relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM).

Para a consecução do seu propósito, o COMCONTRAM realiza as seguintes tarefas:

I. acompanhar o tráfego marítimo de interesse nacional, em particular na Área Marítima do Atlântico Sul e na Área de responsabilidade SAR do Brasil.

II. acompanhar o tráfego marítimo estrangeiro em águas sob jurisdição nacional.

O instrumento primordial para levar a efeito essas tarefas é o Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) que consolida os dados relativos ao posicionamento dos navios mercantes recebidos de diferentes fontes. Esse sistema será expandido com a integração, em 2007, do Programa de Rastreamento de Embarcações de Pesca por Satélite (PREPS), resultado de um Convênio entre a MB, o Ministério do Meio Ambiente e a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República, cujo propósito é acompanhar as embarcações pesqueiras nas AJB, proporcionando-lhes maior segurança, uma vez que cerca de 30% dos incidentes SAR registrados anualmente envolvem esse tipo de embarcação.

III. proceder estudos relativos ao CNTM.

IV. disseminar a doutrina, instruções e procedimentos de CNTM, especialmente para os elementos que constituirão, quando ativada, a Organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM).

V. planejar, participar, coordenar e controlar, no âmbito da MB, os exercícios nacionais, regionais e internacionais de CNTM.

Decorrente dessas tarefas, o COMCONTRAM participa das Conferências Navais Interamericanas Especializadas em CNTM e das reuniões de Comando Local do Controle Operativo (COLCO), fóruns especializados de âmbito interamericano e da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) para discutir, alterar e aprimorar a doutrina de CNTM. A difusão da doutrina e a propagação dos conhecimentos relativos ao CNTM são efetivadas por meio de cursos para oficiais e praças. O curso para oficiais, normalmente, conta com a presença de convidados de marinhas estrangeiras.

O COMCONTRAM participa ainda de exercícios de CNTM, como o BRASILTRAM, o COAMAS e os TRANSOCEANIC e TRANSAMERICA de âmbito, respectivamente, nacional, regional da AMAS e interamericano. Os dois últimos de frequência bial, alternando-se, uma cada ano. Há um exercício de âmbito internacional, o BELL BUOY, no qual o Brasil participa, desde 2005, apenas como observador. Sua importância advém do fato de reunir os países com maior vivência no assunto e que adotam a nova doutrina conhecida como “*Naval Cooperation and Guidance for Shipping*” (NCAGS).

VI. trocar informações com órgãos da Direção Civil do Transporte Marítimo (DCTM), no nível que lhe couber.

Para isso, o COMCONTRAM dispõe de convênio com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) visando à troca de informações sobre a navegação mercante. Além disso, é fomentada e incentivada a participação de representantes daquela instituição nos cursos de CNTM e nos exercícios anuais de CNTM. Ademais, representantes da ANTAQ são convidados para proferir palestras nos cursos para oficiais.

VII. exercer o Comando Local do Controle Operativo (COLCO) da Área Marítima do Brasil, trocando informações com

Organizações Regionais e Internacionais que tratam de CNTM com as quais a Marinha se relaciona.

Tal tarefa é exercida continuamente em todos os fóruns anteriormente mencionados.

i. Salvar a vida humana no mar

Conhecida como operação de socorro e internacionalmente pela sigla SAR, do inglês “*Search and Rescue*”, essa atividade é conduzida pela MB, de forma preventiva, por meio da Inspeção Naval, quando os inspetores verificam a habilitação dos Comandantes, Mestres, Arrais, Patrões e das tripulações das embarcações, bem como a existência e as condições de conservação dos equipamentos de salvatagem obrigatórios.

Caso, ainda assim, ocorra um incidente SAR, a MB dispõe de uma estrutura centralizada no Comando de Operações Navais, atuando como Salvar Brasil e os Comandos dos Distritos Navais como Centros de Busca e Salvamento Regionais. Esses centros são os responsáveis por desencadear ações aplicáveis a essas situações, podendo variar desde uma simples orientação médica via rádio, até o resgate de naufragos ou uma evacuação aeromédica por helicóptero.

O controle do tráfego marítimo desempenha importante papel no auxílio às embarcações com algum tipo de sinistro a bordo, pois o Comando do Controle do Tráfego Marítimo pode informar a presença de outro navio mercante nas proximidades em condições de apoiar a embarcação sinistrada.

A operação de socorro (salvar a vida humana no mar) não requer navio especializado, salvo quando se tratar de caso de saúde que possa exigir navio com equipamento e pessoal específicos, ou para a situação particular de socorro de tripulação de submarino sinistrado, a qual exige navio especialmente equipado.

j. Assistência Hospitalar

Essa atividade se reveste de significado especial por seu caráter humanitário e por sua contribuição para o desenvolvimento

sócio-econômico e a integração nacional de uma vasta região brasileira, a Amazônia.

As Operações de Assistência Hospitalar (ASSHOP) às Populações Ribeirinhas da Amazônia resultam de uma parceria de sucesso entre a MB e o Ministério da Saúde. Este contribuindo com os recursos financeiros – destinados a remédios, combustíveis, manutenção dos meios envolvidos e reposição e melhoria de equipamentos e material permanente de saúde – e a Marinha, com seus meios: navios hospitalares, helicópteros, tripulações e corpo médico.

As regiões a serem visitadas, denominadas Pólos de Saúde, são reavaliadas anualmente pela MB e pelo Ministério da Saúde que, com o concurso das Secretarias Estaduais de Saúde, estabelece a prioridade de atendimento.

A identificação das comunidades a serem atendidas em cada Pólo de Saúde depende de vários aspectos, entre os quais, o grau de dificuldade para o acesso dos recursos de saúde desde a sede dos municípios; indicadores de saúde desfavoráveis; zonas endêmicas de patologias infecto-contagiosas; aspectos demográficos das localidades pesquisadas, entre outros.

A MB conta hoje com três Navios de Assistência Hospitalar (NAsH) com características específicas para desempenhar missões de assistência social e hospitalar, sediados no Comando do 9º Distrito Naval, em Manaus, e subordinados ao Comando da Flotilha do Amazonas. São eles os NAsH “Oswaldo Cruz”, “Carlos Chagas” e o “Dr. Montenegro”, este último cedido à Marinha, por comodato, pelo Governo do Acre.

Os atendimentos especializados constam de ações médicas e de odontologia preventivas, visando implantar uma mentalidade de saúde e cuidados de higiene, além da vigilância epidemiológica, combate a endemias e eventuais atendimentos às emergências.

Anualmente, é montado um Programa para as ASSHOP, de comum acordo entre as instituições envolvidas. Cada Operação é previamente divulgada e tem duração de cerca de vinte dias.

Os atendimentos prestados pelos navios podem ser de três modalidades:

I. nos consultórios médicos e odontológicos no interior do navio.

II. em “consultórios” improvisados em terra, que utilizam “kits” médicos e odontológicos transportados pelos médicos e enfermeiros da Marinha, por meio de lanchas, até a comunidade ribeirinha a ser atendida.

III. da mesma forma que a alínea anterior, mas com o transporte dos “kits” sendo realizado por helicópteros orgânicos dos NAsH (exceto o “Dr. Montenegro”), porém em menor quantidade, devido ao limite de peso imposto pela segurança da aeronave.

A média dos últimos três anos foi de 175.000 atendimentos em mais de quinhentas localidades distribuídas pelos rios Purus, Juruá, Tarauacá, Envira, Acre, Madeira, Negro, Branco, Solimões, Içá, Javari, Tapajós, Nhamundá, Japurá, Copeá, Auati, Timbó, Xingu, Jari e Marajó.

Os atendimentos prestados pelos navios da MB, desde o tempo em que eram efetivados pelas Corvetas que operavam na região amazônica, bem como pelos atuais NAsH, lhes valeram o cognome de “Navios da Esperança”, atribuído pelas populações ribeirinhas.

k. Atividades de Hidrografia e Navegação

São realizadas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), que é o Serviço Hidrográfico Brasileiro e derivam-se do compromisso internacional firmado pelo Brasil perante a comunidade marítima internacional, quando ratificou e internalizou a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS).

A DHN obtém e compila dados hidrográficos e, ainda, publica, divulga e atualiza as informações náuticas necessárias para uma navegação segura no Atlântico Sul, na área de responsabilidade brasileira.

Com a finalidade de auxiliar a navegação, a DHN presta os seguintes serviços náuticos e hidrográficos: realiza levantamentos hidrográficos; confecciona e publica cartas náuticas e publicações de auxílio à navegação; promulga avisos aos navegantes; e gerencia os dados hidrográficos.

Além disso, a DHN está comprometida em:

- prover os auxílios à navegação necessários, na medida em que o volume do tráfego marítimo o justifique e o grau de risco o exija; e

- incentivar a coleta de dados meteorológicos pelos navios que estiverem no mar.

Os serviços prestados e os produtos oferecidos aos navegantes pela DHN consideram as recomendações e as diretrizes internacionais vigentes.

Outra importante contribuição da DHN é a sua participação em projetos nacionais de pesquisa. São exemplos dessa atividade o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos da Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE) e o Programa de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC). O produto final desse último consubstanciou-se na proposta encaminhada pelo Ministério das Relações Exteriores, em 17 de maio de 2004, à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU, que, se aprovada por aquele organismo internacional, poderá resultar em um aumento de 950.000 km² na Plataforma Continental brasileira.

Costuma-se atribuir a importância da hidrografia ao seu papel em relação à segurança da navegação aquaviária. Porém, um Serviço Hidrográfico competente é instrumento de sinergia entre diversos atores do poder público e privado, e é fundamental para o desenvolvimento econômico e social do País, atuando, de forma decisiva, para diminuição do chamado “custo Brasil”.

São campos de competência associados à hidrografia, dentre outros: transporte marítimo, sistema portuário, gerenciamento costeiro, exploração e exploração de recursos marinhos, proteção do meio ambiente e seu gerenciamento, ciências do mar, infraestrutura de dados espaciais nacionais, delimitação de fronteiras marítimas, turismo, esporte e recreio, além, sem dúvida, da defesa, onde o conhecimento do meio marinho é condição *sine qua non* para o sucesso das operações navais.

O desenvolvimento de uma política marítima nacional e o progresso das atividades marítimas de relevância econômica e estratégica para o Brasil exigem um Serviço Hidrográfico capaz.

I. Ensino Profissional Marítimo

O Ensino Profissional Marítimo (EPM), de responsabilidade da MB, visa habilitar e qualificar o pessoal da Marinha Mercante e os profissionais de atividades correlatas, como: marítimos, fluviais, pescadores, regionais, trabalhadores avulsos da orla portuária, mergulhadores e outros profissionais do mercado de trabalho marítimo.

Os cursos do EPM destinam-se à formação, adaptação, readaptação, atualização, aperfeiçoamento e inclui também os especiais, expeditos e avançados.

O sistema do EPM atende à:

I. educação - desenvolvimento integral e harmônico das faculdades intelectuais, morais e físicas do indivíduo, em todos os seus aspectos.

II. instrução - disseminação de conhecimentos e informações e desenvolvimento de habilidades, indispensáveis à preparação para o exercício profissional.

III. pesquisa - investigação e estudo sistemático visando ao desenvolvimento da Tecnologia e das Ciências Náuticas.

A DPC é o Órgão Central de Direção. A execução cabe às Escolas de Formação da Marinha Mercante, no Rio de Janeiro (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA) e em Belém (Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar – CIABA), e às Capitânicas dos Portos, com suas Delegacias e Agências.

À DPC cabe a orientação normativa, a supervisão funcional e a fiscalização do Sistema, no que tange ao ensino, razão pela qual, divulga, anualmente, o Programa de Cursos e Estágios do EPM.

Cabe, adicionalmente, à DPC, estimular empresas ligadas à Marinha Mercante a complementarem o EPM com o indispensável adiestramento.

O Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo provê os recursos necessários ao funcionamento do sistema de EPM. A arrecadação advém de contribuições de empresas particulares, estatais, de economia mista e autárquicas, de navegação marítima, fluvial ou lacustre; de serviços portuários;

de dragagem e de administração e exploração de portos. Para controle desses recursos, a DPC possui o Sistema de Controle de Arrecadação Marítima.

m. Salvamento

Por força da Lei nº 7.203/1984, cabe à MB a coordenação e controle das atividades de assistência e salvamento de embarcações, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

A operação de salvamento é aquela que contribui para restituir as condições operativas aos navios, aeronaves e instalações diversas, quando avariados ou sinistrados no mar. Especificamente, o salvamento envolve atividades de reboque, desenganche e reflutuação. Exige navios especializados, sendo o rebocador o mais comum entre eles. Essas operações não são encargos compulsórios para a MB, salvo quando se tratar de seus próprios meios.

n. Atribuições da Autoridade Marítima

Conforme já mencionado neste documento, a LC nº 97/99 designou o Comandante da Marinha (CM) como “Autoridade Marítima”, com competência para tratar dos assuntos afetos às atribuições subsidiárias particulares da MB e explicitadas nas alíneas d a h da introdução. Conseqüentemente, o CM montou uma estrutura, na qual é assessorado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada. Foram, também, designados Representantes para o trato de diversos assuntos, conforme abaixo especificado:

I. Segurança da navegação; salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores; e prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio – Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação.

II. Marinha Mercante; Ensino Profissional Marítimo; e carreira dos Aquaviários – Diretor de Portos e Costas.

III. Segurança do tráfego aquaviário; inspeção naval; segurança das embarcações; praticagem; sinalização náutica; cartografia náutica; e meteorologia marinha – Diretor de Portos e Costas, Diretor de Hidrografia e Navegação e os Comandantes dos Distritos Navais.

IV. Busca e salvamento de vida humana; e assistência e salvamento de embarcações em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores – Comandantes dos Distritos Navais.

V. Condutas e atividades lesivas ao meio ambiente; preservação da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio; e poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional – Diretor de Portos e Costas e os Comandantes dos Distritos Navais.

VI. Organismos internacionais relacionados com o mar; pesquisa e investigação científica em águas sob jurisdição nacional; pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e terrenos marginais, sob o domínio da União, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar – Chefe do Estado-Maior da Armada, Diretor de Portos e Costas, Diretor de Hidrografia e Navegação e Comandantes dos Distritos Navais.

VII. Antártica e recursos vivos e não-vivos existentes na Zona Econômica Exclusiva e na Plataforma Continental Brasileira – Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.

Os Agentes da Autoridade Marítima, constituídos pelo pessoal lotado em diversas OM da MB completam a estrutura e são responsáveis por fiscalizar e fazer cumprir as determinações emanadas dos Representantes.

2. Conclusão

O exposto ressalta a multiplicidade das atividades empreendidas pela MB em tempo de paz, sendo que algumas delas se complementam, visando um propósito comum. No

entanto, a constante evolução da situação mundial impõe que a MB esteja preparada para novos desafios e, dentro desse contexto, o terrorismo tem se revelado uma ameaça das mais temíveis, uma vez que seus ataques podem ser desencadeados, em qualquer tempo, sem aviso ou qualquer indicação prévios. Conseqüentemente, a Organização Marítima Mundial (IMO) vem, já há algum tempo, adotando medidas com o intuito melhorar a proteção e a segurança marítimas. Em 1988, concluiu os textos da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança Marítima (Convenção SUA - 88) e de seu Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas localizadas na Plataforma Continental, aprovados pelo Congresso Nacional em outubro de 2005.

Após o atentado de 11 de setembro de 2001, novas medidas foram adotadas pela IMO, entre as quais a incorporação do Código Internacional para a Proteção de Navios e de Instalações Portuárias (Código ISPS) à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS 74) e a exigência, para instalação, nas embarcações mercantes, de um Sistema Automático de Identificação (AIS). O primeiro dispõe sobre diversas providências a serem adotadas pelos Comandantes dos navios, companhias de navegação e autoridades portuárias para se precaverem contra os incidentes de proteção. O segundo visa, primordialmente, automatizar a identificação dos navios, facilitando a definição do quadro tático no mar.

O ponto comum entre a Convenção e o Código é o desenvolvimento de uma cooperação internacional entre os Estados participantes, visando a prevenção e a repressão a todos os atos que ameacem as embarcações, as instalações portuárias e as plataformas fixas na plataforma continental.

Em face desses novos dispositivos expedidos pela IMO, o governo brasileiro determinou que a MB fosse a instituição responsável pelo recebimento dos sinais de alarme emitidos pelas embarcações no mar, que no entender de seu Comandante, estejam sofrendo qualquer incidente de proteção. Os responsáveis por reprimir os atos de violência são denominados, segundo as normas aprovadas, de Autoridade das Forças de Segurança, que

poderá ser desempenhada pela MB e/ou Departamento de Polícia Federal, dependendo do cenário onde o incidente estiver em andamento. Em decorrência, o Comando de Operações Navais expediu uma Carta de Instrução, de modo a orientar o preparo e o emprego das forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais para se contraporem aos incidentes de proteção marítimos e para a supressão de atos ilícitos contra a segurança marítima e das plataformas localizadas na plataforma continental.

Concluindo: dentro desse moderno enfoque, a MB está atenta e tem pautado seu planejamento, não só aos aspectos já apresentados, como também ao que designamos de “novas questões”: segurança pública, questão agrária, questão portuária, proteção às plataformas de petróleo, atividades ligadas à Marinha Mercante; e segurança orgânica das OM. E às “novas ameaças”: crimes transnacionais (contrabando, tráfico ilícito de drogas e de armas), terrorismo, crimes ambientais e crime organizado ao longo do litoral e nas águas internas. Estes são, portanto, os mais recentes encargos da MB a serem desempenhados em tempo de paz.

- a A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999 foi alterada pela Lei Complementar 117/2004:

