



## PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA DE 2013

---

Instituído em 11 de junho de 1907 pelo Decreto nº 6.510, o Prêmio Revista Marítima Brasileira tem o propósito de estimular o estudo e a pesquisa de assuntos técnico-navais, sendo concedido, desde 1910, ao autor do trabalho que

for considerado de maior utilidade para a Marinha. A partir de 1950, o *Prêmio RMB* passou a ser concedido a cada três anos, republicando-se o artigo premiado. Os autores já distinguidos com o prêmio estão relacionados adiante.

### ESTADO-MAIOR DA ARMADA

#### PORTARIA Nº 328/EMA, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2014

O chefe do Estado-Maior da Armada, no uso da delegação de competência que lhe confere o inciso X, art. 1º, Anexo A da Portaria nº 93/2009, do Comandante da Marinha, resolve:

Art. 1º – Conceder a Medalha “Revista Marítima Brasileira”, relativa ao triênio 2011,

2012 e 2013, ao Capitão de Corveta (FN) Alexandre Arthur Cavalcanti Simioni, pelo trabalho “Terrorismo Marítimo”, publicado na *RMB* do 1º trimestre de 2012.

**Carlos Augusto de Sousa**

Almirante de Esquadra  
Chefe do Estado-Maior da Armada

#### ALEXANDRE ARTHUR CAVALCANTI SIMIONI

Nomeado guarda-marinha (FN) em 13 de dezembro de 1997, foi promovido a segundo-tenente em 17 de janeiro de 1999, a primeiro-tenente em 25 de dezembro de 2000, a capitão-tenente em 25 de dezembro de 2003 e a capitão de corveta em 25 de dezembro de 2009.

Serviu no 1º Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais, sendo comandante de pelotão, oficial de comunicações e imediato de companhia; foi oficial de pessoal, de inteligência e de operações no Batalhão de Comando; foi encarregado da Escola de Comunicação e Eletrônica do Centro de Instrução Almirante

Sylvio de Camargo (Ciasc); foi observador militar e chefe da Seção de Informação do Setor IV da Missão das Nações Unidas no Sudão (Unmis), retornou ao Ciasc como chefe da Divisão de Trabalhos Acadêmicos do Centro de Estudos do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) e atualmente é oficial de Treinamento Militar – DPKO – ONU.

Frequentou e completou os seguintes cursos:

Mestrado em Operações Militares (EB) – 2003-2004; Mestrado em História Comparada, com ênfase em Relações Internacionais, Segurança e Defesa Nacional, Consórcio Pró-Defesa (MD, EGN, UFRJ, PUC) – 2007-2008; Peacekeeping and International Conflict Resolution – Peace Operations Training Institute – 2010; National Security and Defense Strategy – Inter-American Defense College – 2010; Global Terrorism – Peace Operations Training Institute – 2011; Certificate in Terrorism Studies – University of St Andrews – 2011-1012; e United Nations Military Observer – Peace Operations Training Institute – 2013.

Possui as seguintes condecorações:

Medalha do Serviço Militar e passador de prata – 2º decênio; Medalha “Sangue dos Heróis”; Medalha de Paz – Batalhão Suez; Medalha Mérito Anfíbio – 1 âncora; Medalha das Nações Unidas no Sudão – UNMIS; e Medalha das Nações Unidas – NYHQ.

Teve os seguintes artigos publicados:

– Cenários prospectivos para o Sudão:

evitando a violência política até 2011. Boletim do Tempo Presente (UFRJ), 2009.

– Cenários prospectivos para o Sudão em 2012. Boletim do Tempo Presente (UFRJ), 2009.

– A Missão das Nações Unidas no Sudão. Revista Âncoras e Fuzis, 2010.

– O Centro de Lições Aprendidas do USMC: um modelo a ser seguido pelo CFN?. Revista Âncoras e Fuzis, 2011.

– Cenários apontam para possibilidade de conflito no Sudão. Boletim do Tempo Presente (UFRJ), 2011.



CC (FN) Simioni

– Uma visão da evolução das guerras modernas: a ameaça da guerra cibernética no conflito de quarta geração. Revista Marítima Brasileira (RMB), 2011.

– A relação simbiótica entre mídia, terrorismo e grandes eventos esportivos. RMB, 2012.

– Terrorismo Marítimo. Revista da Escola de Guerra Naval e RMB, 2012.

– A Projeção Anfíbia e o combate às novas ameaças no Atlântico Sul. Revista Âncoras e Fuzis, 2014.

Teve texto em jornais e capítulos de livros publicados:

– Cenários apontam para retorno de Conflito no Sudão. O Globo/O Mundo. 10 de Janeiro 2010.

– Uma visão da reação norte-americana pos-11 de setembro: possíveis ensinamentos para a evolução do planejamento brasileiro em segurança e defesa. In: Neoterrorismo: reflexões e glossário. Editora Gramma, 2009.

– O terrorismo internacional contem-

porâneo e suas consequências para a segurança e defesa do Brasil. In: Terrorismo

na América do Sul: uma ótica brasileira. Editora Multifoco, 2010.

AUTORES DISTINGUIDOS COM O PRÊMIO  
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

- 1910 – Capitão de Mar e Guerra Francisco Radler de Aquino  
1911 – Capitão de Fragata Raul Tavares  
1912 – Capitão de Corveta Luiz Autran de Alencastro Graça  
1926 – Capitão de Fragata Américo Vieira de Melo  
Capitão de Fragata Tibúrcio Marciano Gomes Carneiro  
1927 – Capitão de Mar e Guerra Otávio Perry  
1928 – Contra-Almirante Conrado Heck  
1929 – Capitão-Tenente José Augusto Vinhaes  
1930 – Capitão de Corveta Octávio Mathias Costa  
1935 – Capitão-Tenente Oswaldo Alvarenga Gaudio  
1947 – Capitão de Mar e Guerra Álvaro Alberto da Motta e Silva  
1950 – Capitão de Mar e Guerra Daniel dos Santos Parreira  
1953 – Capitão de Mar e Guerra Paulo Antônio Telles Bardy  
1956 – Capitão de Fragata Francisco de Souza Maia Júnior  
1959 – Capitão de Mar e Guerra Helio Leoncio Martins  
1962 – Capitão de Mar e Guerra (IM) Francisco Ferreira Netto  
1971 – Capitão de Fragata Mário César Flores  
1974 – Capitão de Fragata Roberto Luiz Fontenele Lima  
1977 – Capitão de Mar e Guerra (EN) José Luiz Lunas de Mello Massa  
1980 – Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal  
1983 – Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal  
1986 – Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal  
1989 – Almirante de Esquadra Mário César Flores  
1992 – Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal  
1995 – Capitão de Corveta (IM) Agostinho Santos do Couto  
1998 – Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal  
2001 – Professor Eduardo Italo Pesce  
2004 – Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho  
Contra-Almirante Antônio Fernandes Pereira  
Capitão de Mar e Guerra Pedro Augusto Bittencourt Lynch  
Professor Eduardo Italo Pesce  
2007 – Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis  
Capitão de Mar e Guerra Fernando Malburg da Silveira  
Capitão de Mar e Guerra Antonio Carlos Soares Guerreiro  
2010 – Almirante de Esquadra (FN) Alvaro Augusto Dias Monteiro  
2013 – Capitão de Corveta (FN) Alexandre Arthur Cavalcanti Simioni

# TERRORISMO MARÍTIMO\*

ALEXANDRE ARTHUR CAVALCANTI **SIMIONI**<sup>1</sup>  
Capitão de Corveta (FN)

---

## SUMÁRIO

- Introdução
- Principais ataques terroristas no mar
- Principais organizações terroristas com capacidade de realizar ataques no mar
- Principais ameaças ao setor marítimo
  - Navios militares como alvos compensadores  
(ícones/alta repercussão na mídia)
  - Navios, portos e plataformas como alvos econômicos
  - Navios sendo empregados como armas
  - Navios como transporte de pessoas, cargas perigosas e  
armas de destruição em massa
  - Sequestro de navios ou de membros da tripulação para fins diversos
- Principais equipamentos e tecnologias que contribuem para o terrorismo marítimo
- Principais estreitos e canais vulneráveis a ataques terroristas
- Iniciativas legais internacionais
- Outras iniciativas dos EUA para combater o terrorismo marítimo
- Principais sistemas de segurança empregados na segurança de navios e portos
- Considerações finais

---

\* Republicação do trabalho publicado na RMB do 1º trimestre de 2012. Artigo publicado inicialmente na Revista da Escola de Guerra Naval, vol. 17, nº 2/2012.

<sup>1</sup> Ver curriculum do autor no início da matéria.

## INTRODUÇÃO

Contrariando as expectativas otimistas no pós-Guerra Fria em relação à segurança<sup>2</sup>, o mundo se vê perplexo pela escalada da violência expressa pelas novas ameaças globais, como o narcotráfico, o crime organizado, ameaças ecológicas, ameaças aos direitos humanos, ameaças financeiras, pandemias globais e o terrorismo internacional, por colocarem em risco a integridade dos povos, a estabilidade dos Estados e os esforços pela paz e pela segurança mundial.

Os atentados ao World Trade Center e ao Pentágono em 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América (EUA), levando à morte cerca de 3 mil pessoas de 88 nações, bem como as imagens inesquecíveis da destruição de dois ícones (capitalista e militar) do Estado norte-americano, abriram um novo capítulo na história da humanidade, marcando de forma contundente este tipo de terrorismo com ações de proporções globais e ilimitadas, expresso sob múltiplas formas, meios e métodos de ataque e nutrido por motivações políticas, étnicas e religiosas.

Uma das consequências desses ataques diz respeito à multiplicidade de meios empregados neste tipo de ação, que podem ser: explosivos, homens-bombas, vírus de computador, aeronaves como mísseis, ou, até mesmo, em um futuro próximo, navios sendo empregados como bombas, transporte de terroristas ou armas Nucleares, Biológicas, Químicas ou Radiológicas (NBQR).

Diante deste cenário, conclui-se que a diversidade de meios empregados por or-

ganizações terroristas tem ampliado o conceito de guerra/conflito armado, sobretudo a ambiência das atividades relacionadas à guerra. Ou seja, as guerras deste início de século poderão ser caracterizadas pelo uso da força das armas, mas também com o emprego de outros meios. Os novos princípios não prescrevem mais “o emprego da força armada para compelir um inimigo à nossa vontade”, e sim, “a utilização de todos os meios, militares e não militares, letais e não letais, para compelir um inimigo aos nossos interesses”. (LIANG e XIANGSUI, 1999)

As organizações transnacionais, também denominadas “Estado-Rede” por Manuel Castells (1999), caracterizam-se por não possuírem território, população ou infraestrutura, mas sim “armas” e atividades de inteligência, e empregarem ações de “guerra não militar” para atacar a comunidade internacional. Nesse caso, as fronteiras nacionais, as legislações, as regras de combate e os princípios éticos não têm qualquer efeito restritivo sobre suas ações. Ao se deparar com este tipo de oponente, não há como realizar uma declaração formal de guerra, assim como não haverá um campo de batalha definido. Contudo, sabe-se que a destruição e os danos sofridos não serão, de forma alguma, inferiores àqueles de uma guerra militar tradicional: a maioria desses ataques não será de ações militares, porém de força destrutiva idêntica ou superior à das guerras militares.

Essas características do terrorismo internacional ensejam um novo conceito que explora a correlação entre guerra e terrorismo, prescrevendo o aprestamento de todos os meios disponíveis, a informação em tempo real e

2 No imediato pós-Guerra Fria, acreditava-se em uma era de paz e prosperidade, pois, como na visão idealista de Francis Fukuyama (1992), “um mundo feito de democracias liberais teria menor incentivo para as guerras”. Porém essa esperança de um mundo sem guerras “catastróficas” de caráter global, como as vivenciadas no século XX, foi dissolvida ao presenciarmos conflitos como os de Somália, Ruanda, Bósnia, Kosovo, Chechênia, Afeganistão e Iraque. Donald Kagan (*apud* SILVA, 2004) já apontava que “há mais de dois séculos, a única coisa mais comum que as previsões sobre o fim da guerra tem sido a própria guerra, (...) [uma vez que,] estatisticamente, a guerra tem sido mais comum que a paz” na história da humanidade.

a presença do campo de batalha em todos os lugares. Segundo Fialho (2002), os ataques de 11 de setembro deram origem a um novo cenário mundial em que a luta contra o terrorismo passou a representar um verdadeiro estado de guerra permanente, descaracterizando a clara distinção anterior entre guerra e paz.

Neste contexto, o terrorismo surge, neste início de século, como um dos fenômenos políticos<sup>3</sup> de maior impacto na segurança internacional e à paz mundial, em função da natureza de suas ações, tendo a capacidade de tornar qualquer pessoa um alvo em potencial, disseminando, dessa forma, a intimidação coletiva. Sua imprevisibilidade e a violência provocam o sentimento de insegurança, vulnerabilidade e impotência a todos os Estados e cidadãos.

Verifica-se, então, que o terrorismo contemporâneo<sup>4</sup> distingue-se das outras formas de violência organizada não apenas pela severidade de seus ataques, com um maior potencial de letalidade, mas pela sua amoralidade e pelo desrespeito às legislações vigentes, repudiando qualquer comprometimento com a ética e a morali-

dade, possuindo, ainda, como característica marcante a indiscriminação de alvos, com ações programadas de forma a surpreender e aterrorizar a população.

Diversos Estados, entre eles o Brasil, têm procurado adequar os instrumentos de segurança e de defesa colocados à sua disposição para o enfrentamento da ameaça terrorista, tanto no âmbito interno, por meio de preparo e adequação de suas instituições, quanto no âmbito externo, por meio da cooperação internacional, concretizada pelas convenções, resoluções, acordos e protocolos.

Analisando-se as medidas de segurança adotadas pelos Estados no pós-11 de Setembro, principalmente nos EUA e na Europa, verifica-se que foram priorizadas as questões de segurança contra a possibilidade de atentados provenientes de terra, por meio de explosivos, e pelo ar, com o emprego de aeronaves, como observado nos ataques de 2001.

Diante deste fato, surgiu uma nova preocupação de que organizações terroristas estivessem desenvolvendo tecnologias, técnicas e procedimentos para valer-se do

3 Aqui, o conceito contemporâneo de terrorismo segue a abordagem de WHITTAKER (2005), segundo a qual as ações terroristas possuem um objetivo político, com o propósito de conquistar o poder para atingir alguma mudança política. Ou seja, o que se busca, em última análise, é uma mudança do status quo de seus países com uso indiscriminado da violência, amplificado, atualmente, pelas facilidades da globalização e pelo uso dos meios de comunicação.

4 Diante de um fenômeno de tamanha complexidade, não existe, ainda, um consenso sobre a definição de terrorismo na literatura. Diversos autores, entre eles Laqueur, Jenkins, Shmid e Jongman, têm trabalhado sobre esta questão, sem, contudo, chegar a uma definição formal sobre o conceito do terrorismo, em função de suas diferentes motivações, e fatores políticos, sociais e econômicos, entre outros.

A noção do que pode ser considerado terrorismo possui alguns aspectos polêmicos. O que pode ser considerado terrorismo na Europa, predominantemente cristã, pode não o ser no Oriente Médio, predominantemente muçulmano, ou em outras regiões do mundo, com diferentes culturas. Essas divergências explicam o insucesso da Organização das Nações Unidas (ONU) em tentar achar uma definição universal de terrorismo, visto que o terrorismo de Estado poderia ser imputado até mesmo a alguns dos países-membros daquela Organização. Segundo Shmid e Jongman (*apud* AKPAN, 2007), em 1988 havia 109 definições sobre terrorismo. Laqueur (2002) também apresentou em seus estudos mais de 100 definições sobre o tema, concluindo que “somente a *violência* ou a *ameaça de violência* apresenta-se como uma característica comum às definições de terrorismo”. Apesar desta indefinição generalizada, para atingir o propósito deste estudo utilizar-se-á a definição de terrorismo empregada pelo governo dos Estados Unidos da América (EUA, 2001 *apud* WHITTAKER, 2005): “Violência premeditada e politicamente motivada, perpetrada contra alvos não combatentes por grupos subnacionais ou agentes clandestinos, normalmente com a intenção de influenciar uma audiência”.

ambiente marítimo, a fim de conduzir seus ataques neste meio, por ser, em tese, menos protegido e de difícil controle.

Essas preocupações foram confirmadas durante as ações dos EUA no Afeganistão contra a Al Qaeda no pós-11 de setembro, ocasião em que foram encontrados 241 vídeos sobre procedimentos de operações navais, com ações defensivas e ofensivas, desenvolvidos por Marinhas e guardas costeiras, assim como táticas empregadas por piratas e outras organizações terroristas e separatistas. Além desses vídeos, foram encontrados, ainda, manuais de treinamento, bem como planejamentos prontos para serem executados, especificamente, para alvos no mar da Ásia, no Golfo e no Mediterrâneo. Alguns desses manuais mostraram que organizações terroristas estão em estágio bem avançado de treinamento para desencadear ataques tanto pela superfície quanto ataques com o emprego de mergulhadores ou homens-bombas-torpedos (RICHARDSON, 2004). Exemplos como os ataques ao *USS Cole*, *MV Limburg* e ao *Super Ferry 14* demonstram como navios são potencialmente vulneráveis aos terroristas.

Após os eventos de 11 de setembro de 2001, a 22ª sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), em novembro de 2001, concordou unanimemente em desenvolver novas medidas relativas à proteção de navios e a instalações portuárias. No ano seguinte, em 12 de dezembro, foi adotado o Código

Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code), que tem como propósito estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre governos contratantes, órgãos governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação, a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional<sup>5</sup>.

Esse Código entrou em vigor no âmbito internacional em 1º de julho de 2004, contando atualmente, no Brasil, com a participação ativa da Autoridade Marítima<sup>6</sup> nas águas jurisdicionais brasileiras. No que tange às instalações portuárias, estas ficam a cargo da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), auxiliada pelas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos). Ainda em 2002, a IMO instituiu dois outros sistemas visando reforçar a segurança a bordo dos navios, nos portos, terminais e plataformas de petróleo: o Sistema de Identificação Automática (Automatic Identification System – AIS) e o Sistema de Alerta de Proteção de Navio (Ship Secure Alert System – SSAS).

Embora o percentual de incidentes terroristas no mar represente apenas 2% do total de ataques realizados ao longo dos últimos 30 anos<sup>7</sup>, somente a possibilidade de orga-

5 O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS) é constituído de uma Parte A, de cumprimento obrigatório, e de uma Parte B, com caráter recomendatório, de acordo com o Capítulo XI da Convenção Solas. O Código foi adotado em 12/12/2002 pela Resolução nº 2 da Conferência Diplomática dos Governos Contratantes da Convenção Solas-74 e entrou em vigor, internacionalmente, em 1/7/2004. No Brasil, o *Diário Oficial da União* nº 137 de 21/7/09 (Seção 1, Pág. 30) publicou a Portaria nº 7 de 20/7/09, dando publicidade ao texto em português consolidado da Parte A, incluídas as emendas até 1º de janeiro de 2009. Para mais informações, ver: [www.imo.org](http://www.imo.org).

6 Autoridade Marítima: designação dada ao comandante da Marinha, pela Lei Complementar 97, de 1999, para o trato das atribuições subsidiárias particulares da Marinha do Brasil.

7 RAND Corporation's *Terrorism Chronology Database* e RAND-MIPT *Terrorism Incident Database* (In: Murphy, 2007)

nizações terroristas conseguirem realizar ataques a navios, plataformas de petróleo ou de transportar uma arma NBQR em um contêiner para ser detonada ao atingir um superporto (*megaport*) localizado em uma cidade-alvo, por si só, já merece atenção de governos, pois o impacto de um ataque dessa natureza em termos de vidas humanas e sobre a economia mundial é incalculável.

Em meio a esses acontecimentos, observa-se que o Brasil, por meio de suas ações da política externa, vem procurando, nestes últimos anos, projetar o País de forma a angariar maior inserção na arena das decisões mundiais. Porém, ao buscar esta posição no concerto internacional, é preciso que o Estado esteja preparado para a entrada em um mundo de competição global e sujeito a qualquer tipo de retaliação, inclusive terrorista. Nesse sentido, a partir do momento em que o Brasil elevar sua participação na arena competitiva, necessitará de mais segurança, pois, conforme as palavras de Kissinger, “[...] política sem o respaldo da força é mero exercício de retórica”.

A Política de Defesa Nacional (2005) define Segurança como:

[...] a condição que permite ao País a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças de qualquer natureza, e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais.

Já a Organização das Nações Unidas define Segurança como:

[...] a condição de proteção em que se considera que os Estados ou os indi-

víduos estejam expostos, em pequena medida, ao perigo de um ataque militar, a penúrias econômicas, pressão política ou injustiças sociais.

Alguns Estados complementam o entendimento do que seja a Segurança com alguns parâmetros objetivos. Entre eles, destacam-se: determinação do agente hostil, seu risco ou ameaça e os interesses nacionais, entre outros.

O estabelecimento desses parâmetros permite a base de estudos para a coordenação das políticas e estratégias subordinadas ao Estado, priorizando os bens a proteger, segundo os riscos e as ameaças atuais, o que, atualmente, torna-se cada vez mais difícil, em função das ameaças transnacionais, características deste mundo globalizado do século XXI.

Verifica-se, portanto, que a Segurança do Estado deve ser flexível, de forma a se adequar a qualquer tipo real ou potencial de hostilidade, bem como estar preparada para a possibilidade de um risco se transformar em ameaça. Isso implica possuir uma estrutura realmente capaz de planejar, preparar, coordenar e executar ações eficazes e eficientes para enfrentar os desafios deste século.

Em relação ao emprego das Forças Armadas para fazer frente ao terrorismo, a temática apresenta aspectos controversos, pois, após o 11 de Setembro, observou-se a presença dos meios militares na luta contra o terrorismo, principalmente pelo fato de a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) ter evocado o contido no Artigo V do Tratado de Washington de 1949, que trata da solidariedade entre os seus membros em caso de agressão<sup>8</sup>.

8 Existe uma grande discussão sobre o emprego ou não das Forças Armadas no combate ao terrorismo. Uma vertente defende que o terrorismo é uma questão de ordem interna dos Estados, devendo, portanto, ser combatido por meio das instituições domésticas como as forças de segurança, as alfândegas, as repartições de emigração e, sobretudo, a justiça. Uma outra vertente identifica as organizações terroristas como grupos que operam a partir do exterior e, portanto, admite o uso das Forças Armadas, incumbidas por definição da defesa externa. (DIAMINT, 2003)



Nesse contexto, observa-se que os Estados alinhados à causa da Guerra Global Contra o Terrorismo, desencadeada pelos EUA no pós-11 de Setembro, têm revisado suas estratégias de Defesa e Segurança para adaptá-las ao terrorismo internacional, estabelecendo papéis e responsabilidades além daqueles tradicionalmente estabelecidos para as Forças Armadas. No que concerne à segurança marítima, o comandante de Operações Navais dos EUA, Almirante Mike Mullen, apresentou em 2006 a ideia da criação de uma “Marinha de Mil Navios” (*1.000 Ship’s Navy*)<sup>9</sup>. O propósito dessa iniciativa visava ao emprego participativo de todas as Marinhas do mundo no combate ao terrorismo, ao tráfico de drogas e à pirataria nos mares, bem como na promoção da estabilidade econômica e política, de forma a assegurar a liberdade de navegação, o fluxo do comércio marítimo e a proteção

de recursos marinhos. Nessa visão, a força naval norte-americana de 313 navios, prevista para 2020, seria complementada com as unidades navais das nações amigas e parceiras dos EUA<sup>10</sup> para atingir este propósito. (ROTH, 2010)

No Brasil, o emprego da Marinha do Brasil (MB) na consecução de suas atribuições subsidiárias, relacionadas às ações preventivas e repressivas do Poder Naval contra os delitos de repercussão nacional ou internacional, como o narcotráfico e o terrorismo, é regulamentado pela Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, com as alterações introduzidas pela Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004, e Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010<sup>11</sup>. Desta forma, verifica-se que, atualmente, a MB possui o amparo legal (poder de polícia) para atuar contra os crimes transfronteiriços, por meio das ope-

9 O conceito da “Marinha de Mil Navios” tomou a forma da chamada “Parceria Marítima Global” (*Global Maritime Partnership*).

10 Para aprofundar o tema sobre a nova estratégia dos EUA e os conceitos da “Marinha de Mil Navios” e “Parceria Marítima Global”, ver: [http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-\(1\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-(1)).

11 Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Art. 16-A. Cabe às Forças Armadas, além de outras ações pertinentes, também como atribuições subsidiárias, preservadas as competências exclusivas das polícias judiciárias, atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, independentemente da posse, da propriedade, da finalidade ou de qualquer gravame que sobre ela recaia, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, executando, entre outras, as ações de (incluído pela Lei Complementar nº 136, de 2010):

I – patrulhamento (incluído pela Lei Complementar nº 136, de 2010);

II – revista de pessoas, de veículos terrestres, de embarcações e de aeronaves (incluído pela Lei Complementar nº 136, de 2010); e

III – prisões em flagrante delito (incluído pela Lei Complementar nº 136, de 2010).

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

I – orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas no que interessa à defesa nacional;

II – prover a segurança da navegação aquaviária;

III – contribuir para a formulação e a condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;

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

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

Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como “Autoridade Marítima” para esse fim.

rações de Patrulha Naval (Patnav)<sup>12</sup>, cujas atividades são conduzidas por meios navais e aéreos, com o propósito de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo País.

Os números apresentados pelos palestinos durante a Conferência Nacional de Segurança e Proteção Marítima, realizada no Rio de Janeiro em 2011, confirmam a importância de segurança e defesa das riquezas presentes na Amazônia Azul para o País, que podem, em última análise, ser alvos de ataques terroristas. Mais de 90% do comércio exterior são feitos pelo mar. Somente a Petrobras produz mais de 2,34 milhões boe/d<sup>13</sup>, sendo 87% da produção localizada no mar (mais de 2 milhões boe/d). As reservas comprovadas de óleo e gás do País somam 15,28 bilhões de boe, sendo que 91% dessas reservas estão localizadas na plataforma continental. A empresa possui, atualmente, 120 plataformas de petróleo, com previsão de serem 130 até 2013. Além disso, conta com 250 embarcações contratadas que prestam apoio às plataformas e com previsão de serem mais de 460 nos próximos dois anos. A Transpetro opera uma frota de 50 navios e deverá alcançar 112 navios nos próximos três anos.

Em relação à infraestrutura portuária, o Brasil possui 34 portos públicos marítimos e 129 terminais de uso privativo. Somente o porto de Santos possui uma área de 7,7 milhões de m<sup>2</sup>, mais de 500 mil m<sup>2</sup> em armazéns, com uma hidrelétrica localizada dentro do porto capaz de produzir 15 mil kVA. Em 2010, 5.748 navios atracaram

nesse porto, movimentando mais de 76 milhões de toneladas de cargas, representando ¼ de toda a balança comercial brasileira (US\$ 289,7 bilhões de dólares em 2009)<sup>14</sup>.

Embora, atualmente, a “real” ameaça à segurança e ao comércio marítimo tenha sido a pirataria, em face do aumento significativo de ataques a navios nas últimas décadas, há uma grande preocupação, por parte dos governos e estudiosos, com a relação entre pirataria e terrorismo marítimo.

A pirataria na costa da Somália, por exemplo, já é capaz de realizar seus ataques em alto-mar, empregando navios maiores e tecnologias disponíveis no mercado, como o Sistema de Identificação Automática e o Sistema de Posicionamento Global, na identificação de seus navios-alvo, por exemplo. Da mesma forma, há indícios de que algumas organizações terroristas, motivadas por seus objetivos políticos e ideológicos, poderiam estar desenvolvendo suas táticas, meios e capacidades para executar ataques por via marítima. Além disso, poderia haver uma aproximação entre o crime organizado da pirataria e terroristas, de forma a aumentar os lucros e levantar fundos com o propósito de financiar ataques futuros<sup>15</sup>.

Comparado com a pirataria, o terrorismo marítimo é um campo relativamente novo nos estudos do terrorismo e contraterrorismo, haja vista que, como citado anteriormente, apenas 2% de todos os ataques terroristas realizados nas últimas décadas foram caracterizados como terrorismo marítimo.

Desta forma, os especialistas em terrorismo, ao analisarem os piores cenários de terrorismo marítimo, os classificaram como sendo de “alto impacto, porém de baixa

12 Decreto nº 5.129/2004.

13 Barris de óleo equivalente/dia.

14 Números apresentados durante a Conferência Nacional de Segurança e Proteção Marítima, 2011.

15 Universidade St. Andrews.

probabilidade". No entanto, desde o caso do sequestro do navio *Achille Lauro*, em 1985, e a prisão de dois principais membros da Al Qaeda, Khalid Sheikh Mohammed (em 2003) e Abd al-Rahim al-Nashiri (em 2002), terem expressado a real intenção de realizar terrorismo marítimo, esta é uma possibilidade que não pode ser desprezada pelos governos. Estima-se que quase 90% de todo o comércio mundial são transportados pelo mar, empregando pelo menos 50.054 navios<sup>16</sup> e 4.571 portos<sup>17</sup>, havendo, ainda, inúmeras rotas marítimas ainda desprotegidas e suscetíveis a ataques terroristas, suscitando, portanto, uma grande preocupação de que a indústria marítima torne-se um provável alvo do terrorismo transnacional.

Diante deste cenário, este artigo pretende apresentar, sumariamente, algumas considerações sobre o terrorismo marítimo. Inicialmente, será discutida a importância no aprofundamento dos estudos deste tema, haja vista os indícios de que algumas organizações terroristas, motivadas por seus objetivos políticos e ideológicos, poderiam estar desenvolvendo suas táticas, meios e capacidades para executar ataques por via marítima no pós-11 de Setembro de 2001. Posteriormente, serão apresentados os principais ataques terroristas efetuados no mar, assim como, as organizações com capacidade de realizá-los. Além disso, serão mencionadas as principais ameaças e os locais mais vulneráveis ao setor marítimo na atualidade. Por fim, serão indicadas algumas iniciativas legais internacionais e os principais sistemas de segurança contra atentados terroristas.

## PRINCIPAIS ATAQUES TERRORISTAS NO MAR

De acordo com o National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (Start)<sup>18</sup>, houve, entre 1970 e 2010, 181 incidentes de terrorismo marítimo, conforme apresentado no gráfico:

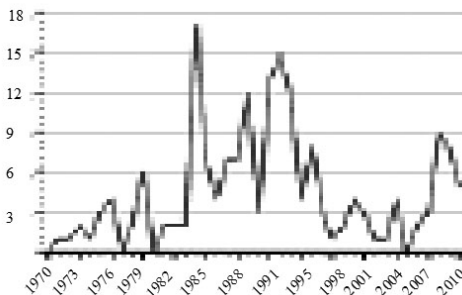


Fig. 1: Incidentes de terrorismo marítimo entre 1970 e 2010 – Fonte: Start, 2011

Não obstante, organizações terroristas e grupos guerrilheiros/separatistas têm demonstrado interesse em desenvolver suas capacidades de conduzir ataques no mar em termos de armamento, tecnologia e táticas, como observado nos ataques aos navios *Achille Lauro*, em 1985; *Petro Ranger*, em 1998; *Our Lady Mediatrix*, em 2000; *USS The Sulivans*, em 2000; *USS Cole*, em 2000; *M/V Ocean Silver*, em 2001; *M/V Sintel Marine 88*, em 2002; *M/V Limburg*, em 2002; *M/V Trimanggada*, em 2003; *M/V Penrider*, em 2003; *M/V Dong Yih*, em 2003; e o *Super Ferry 14*, em 2004.

Dentre esses incidentes, quatro casos na história recente chamaram a atenção da comunidade internacional para a emergência do terrorismo marítimo: os ataques aos *Achille Lauro*, *USS Cole*, *M/V Limburg* e *Super Ferry 14*.

<sup>16</sup> <http://www.marise.org/shippingfacts/worldtrade/number-of-ships.php>

<sup>17</sup> <http://www.worldportsource.com/index.php>

<sup>18</sup> Para outras informações sobre incidentes terroristas marítimos, ver: [http://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?start\\_yearonly=&end\\_yearonly=&start\\_year=&start\\_month=&start\\_day=&end\\_year=&end\\_month=&end\\_day=&asmSelect0=&asmSelect1=&target=11&dtp2=all&success=yes&casualties\\_type=b&casualties\\_max=](http://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?start_yearonly=&end_yearonly=&start_year=&start_month=&start_day=&end_year=&end_month=&end_day=&asmSelect0=&asmSelect1=&target=11&dtp2=all&success=yes&casualties_type=b&casualties_max=)

***Achille Lauro***

Primeiro atentado terrorista no mar de grande repercussão na mídia. Em 7 de outubro de 1985, o cruzeiro italiano *Achille Lauro* foi sequestrado por quatro membros da organização terrorista Frente de Libertação da Palestina, no Egito. A exigência dos terroristas era de que 50 palestinos presos em Israel fossem libertados. Após Israel não aceitar esta demanda, os terroristas mataram um passageiro norte-americano. Depois de prolongada negociação com autoridades italianas, egípcias e sírias, os terroristas concordaram em finalizar o sequestro, em 9 de outubro daquele ano.

***USS Cole***

Em 12 de outubro de 2000, o *USS Cole* foi atacado por uma lancha com dois homens-bombas suicidas da Al Qaeda. Acredita-se que a embarcação estava carregada com, aproximadamente, 500 libras de explosivos C4. Esta carga foi suficiente para abrir uma avaria de 12 por 12 metros no costado do navio norte-americano. Nesse ataque, 17 membros da tripulação morreram e 39 ficaram feridos. Estima-se que o atentado ao *USS Cole* tenha custado à Al Qaeda US\$ 50 mil, enquanto o reparo do navio somou as cifras de US\$ 350 milhões.

Este foi o segundo atentado a navios da Marinha dos EUA. O primeiro foi realizado em janeiro daquele ano contra o *USS The Sullivans*, porém a lancha estava muito pesada e afundou antes de colidir com o navio.

***M/V Limburg***

Em 6 de outubro de 2002, o superpetroleiro francês *M/V Limburg*, carregado com aproximadamente 400 mil barris de petróleo bruto, foi atacado por um pequeno bote carregado com explosivos por

homens-suicidas da Al Qaeda, próximo ao porto de Mina AL-Dabah, no Iêmen. O impacto da explosão foi suficiente para perfurar o casco duplo do navio. Aproximadamente 90 mil barris de petróleo foram espalhados pelo Mar da Arábia. Os rumores do incidente foram suficientes para elevar o preço do petróleo em 1,3% nas primeiras horas após o ataque, assim como o seguro para os navios com destino ao Iêmen triplicou um dia após o incidente.

***Super Ferry 14***

No dia 26 de fevereiro de 2004, a organização Abu Sayyaf Group (ASG) realizou um ataque a bomba no *Super Ferry 14*, empregando oito libras de TNT. Este navio do tipo *roll on/roll off*, com capacidade de até 1.747 passageiros, era usado como transporte de passageiros entre Manila e Davao. Após as explosões, 116 passageiros morreram e o navio afundou.

## **PRINCIPAIS ORGANIZAÇÕES TERRORISTAS COM CAPACIDADE DE REALIZAR ATAQUES NO MAR**

Os ataques do 11 de Setembro confirmaram a hipótese da natureza indiscriminada e imprevisível dos ataques perpetrados pelas organizações terroristas. Diante dessa premissa, é factível que tais organizações desenvolvam técnicas, táticas e capacidades para atacar pelo mar. Contudo, são relativamente poucos os grupos que têm a capacidade de realizar operações marítimas, destacando-se entre eles: Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE), Al Qaeda, Abu Sayyaf Group (ASG), Moro Islamic Liberation Front (MILF), Palestinian Islamic Jihad e Jemaah Islamiyah (JI)<sup>19</sup>.

19 Informações retiradas do módulo sobre Terrorismo Marítimo do curso Terrorism Studies da St. Andrew's University. Para aprofundar as informações sobre estas organizações, ver também: [http://www.start.umd.edu/start/data\\_collections/tops/](http://www.start.umd.edu/start/data_collections/tops/)

### **Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE)**

Informações gerais – Este grupo lutava pela independência do Estado de Tamil, no norte do Sri Lanka, até encerrar suas atividades em 2009. Em seu braço marítimo, também conhecido como Sea Tigers, chegou a possuir 3 mil membros e entre 100 e 200 embarcações. O grupo realizou diversos ataques no mar, muitos deles considerados sofisticados, com emprego de mergulhadores e com equipamentos similares aos usados por mergulhadores de combate. Acredita-se que as técnicas suicidas utilizadas nos ataques ao *USS Cole* e ao *Limburg* foram as mesmas desenvolvidas pelo Black Sea Tigers, seção do Sea Tigers especialmente treinada para conduzir missões suicidas.

Táticas – Ataques marítimos suicidas, assim como táticas de perfídia para realizar seus ataques a navios mercantes ou a navios da Marinha do Sri Lanka (SLN)<sup>20</sup>.

Meios – Estima-se que o grupo chegou a possuir quase 200 embarcações, incluindo algumas de até 50 pés, equipadas com metralhadoras .50. Desenvolveram, ainda, tecnologias primárias de *stealth* para reduzir a capacidade de detecção de suas embarcações. Quando o grupo foi destruído pelas Forças Armadas do Sri Lanka, projetos de minissubmarinos, minas flutuantes, torpedos e explosivos submarinos foram descobertos em suas instalações.

Áreas de Atuação – Basicamente na costa nordeste do Sri Lanka e sul da Índia.

Principal ataque – Em 23 de outubro de 2000, quatro embarcações com tripulações suicidas conseguiram penetrar a zona de segurança do porto de Trincomalee, no Sri Lanka. Os terroristas conseguiram destruir um navio de transporte de tropa da SLN.

Aproximadamente 40 marinheiros foram feridos neste ataque.

### **Abu Sayyaf Group (ASG)**

Informações gerais – Categorizada como um grupo separatista, esta organização está baseada no sul das Filipinas e é influenciada ideologicamente pela Al Qaeda. Conduziu seu primeiro ataque em 1991. Para financiar suas atividades, este grupo realiza sequestros, assaltos e pirataria, incluindo incursões em *resorts* para praticar sequestros de ocidentais, como observado nas ações em Sabah – Malásia, em 2000 – e em Palawan – Filipinas, em 2001. Além da Al Qaeda, o grupo tem conexões com o Jemaah Islamiyah (JI) e Kumpulan Mujahedeen Malaysia (KMM). Acredita-se que possua entre 200 e 500 integrantes.

Táticas – Principalmente ataques de pirataria, assassinatos e sequestros. O grupo tem ameaçado atacar a indústria do petróleo e o comércio marítimo regional.

Meios – Estima-se que a organização possua pelo menos 300 fuzis, incluindo fuzis de assalto M-16, explosivos, morteiros e equipamentos de comunicações de última geração.

Áreas de Atuação – Basicamente na costa da Malásia e Filipinas.

Principal ataque – Ataque a bomba no *Super Ferry 14*, em fevereiro de 2004. Este navio do tipo *roll on/roll off* era usado como transporte de passageiros entre Manila e Davao. Após as explosões, 116 passageiros morreram.

### **Anti-Israel Groups**

Informações gerais – Desde 1966, o conflito entre Israel e palestinos possui uma dimensão no mar. Porém, desde o 11 de Setembro, analistas apontam para o

20 Em uma de suas ações, esta organização chegou a pintar seus navios com as mesmas cores dos navios da SLN, assim como usar uniformes militares para conduzir seus ataques a navios comerciais, simulando uma inspeção oficial.

aumento de atentados a navios israelenses por organizações terroristas palestinas no Estreito de Málaca, semelhantes aos ataques realizados ao *USS Cole* e *Limburg*. Como exemplos de organizações palestinas que incluem o terrorismo marítimo como modalidade de ataque estão: Hamas, Hezbollah e Paletinian Islamic Jihad (PIJ).

Táticas – Entre as táticas usadas, incluem ações suicidas com o emprego de embarcações, mergulhadores e a tática da perfídia.

Meios – Não confirmados.

Áreas de Atuação – Não confirmadas.

Principal ataque – Em 22 de novembro de 2002, um barco pesqueiro foi preparado com bombas para explodir ao entrar na área patrulhada pelas forças de Israel. Quando uma patrulha israelense se aproximou para identificar a embarcação, as bombas foram detonadas. Felizmente, a bomba foi acionada prematuramente, causando pequenas avarias ao navio israelense; contudo, quatro membros da tripulação israelense foram feridos neste ataque.

### **Moro Islamic Liberation Front (Milf)**

Informações gerais – Categorizado como um grupo separatista, o Milf é uma organização islâmica, formada na década de 1970, e o seu objetivo é a luta pela independência da minoria étnica moro, nas Filipinas. Há suspeitas de que esta organização esteja vinculada a outras duas organizações terroristas: o Jemaah Islamiyah (JI) e o Abu Sayyaf (ASG).

Táticas – Guerrilha e ataques suicidas.

Meios – Explosivos.

Áreas de Atuação – Filipinas.

Principal ataque – A organização foi responsabilizada pelos ataques ao *Ferry Our Lady Mediatrix*, em 2000, e ao cais em Davao, em 2003, onde havia dois *ferries* interilhas ancorados. Nestes ataques morreram 16 pessoas e 55 foram feridas.

### **Jemaah Islamiyah (JI)**

Informações gerais – O Jemaah Islamiyah é uma organização islâmica terrorista localizada na Indonésia. Seu objetivo é o de unificar o sul das Filipinas com Indonésia, Malásia, Singapura, Brunei e os muçulmanos denominados *deep south* da Tailândia, para formar uma República islâmica na região. Acredita-se que o grupo tenha conexões com o ASG e o Milf.

Táticas – Principalmente ataques por terra. Porém, em dezembro de 2001, o Departamento de Segurança de Singapura descobriu o planejamento de um ataque coordenado contra vários alvos, incluindo um ataque suicida, semelhante ao realizado ao *USS Cole*, e a um navio norte-americano atracado na base naval de Xangai.

Meios – Armas automáticas, explosivos e lança-granadas.

Áreas de Atuação – Filipinas, Indonésia, Malásia, Singapura, Brunei e Tailândia.

Principal ataque – A organização foi responsabilizada pelo planejamento de atentados a navios norte-americanos ancorados no porto Sembawang Wharf e na Base Naval de Xangai. Porém tais ataques não foram executados por falta de experiência na condução de ataques. No entanto, este incidente aponta para possibilidades futuras desta organização conduzir ataques a instalações portuárias.

### **Al Qaeda**

Informações gerais – Estima-se que a Al Qaeda possua mais de 20 organizações filiadas, espalhadas em mais de 60 países. Desde os ataques do 11 de Setembro, as medidas de segurança desenvolvidas pelos países têm tornado extremamente difíceis as ações por parte das organizações terroristas por terra ou pelo ar. Diante desse fato, especialistas em terrorismo passaram a estudar a possibilidade de que a Al Qaeda passasse a desenvolver técnicas para

realizar ataques pelo mar. Essas previsões foram confirmadas na ação de captura de Osama Bin Laden no Paquistão, em que as análises dos computadores confirmaram as intenções do grupo em realizar terrorismo marítimo como estratégia para atingir a economia ocidental, conforme apresentado anteriormente.

Táticas – Ataques marítimos suicidas com embarcações e mergulhadores. Porém a maior preocupação é que a organização empregue armas NQBR em seus futuros ataques. No que concerne ao terrorismo marítimo, a preocupação é que essas armas sejam transportadas em contêineres e detonadas ao atingir algum superporto.

Meios – Não confirmados.

Áreas de Atuação – A organização ainda tenta manter suas conexões em todo o globo, mesmo após a morte de Osama Bin Laden. Em relação ao terrorismo marítimo, as principais preocupações recaem sobre as conexões no sudeste da Ásia, particularmente na Malásia, nas Filipinas, na Indonésia e em Singapura. O grupo possui ligações com o ASG, o Milf e o JI.

Principal ataque – Ataques suicidas ao *USS Cole* e ao *M/V Limburg* em 2002, ambos na costa do Iêmen. Ataques suicidas aos terminais de petróleo em Al Basrah e Khawr Al Armaya (Abot e Kaaot) em abril 2004. Atentados, sem êxito, aos *USS Kearsarge* e *USS Ashland*, localizados no porto de Aqaba em agosto de 2005. Atentado suicida, sem êxito, ao petroleiro japonês *M Star*, em 28 de julho de 2010, no Estreito de Hormuz.

## PRINCIPAIS AMEAÇAS AO SETOR MARÍTIMO

Os atentados do 11 de Setembro de 2001 ao World Trade Center e ao Pentágono

demonstraram como aeronaves civis, sem qualquer tipo de alteração em sua estrutura ou preparadas com explosivos, foram empregadas para atingir os ícones capitalista e militar dos EUA, além, é claro, de terem causado um grande impacto na economia e serem alvos considerados de alta letalidade (*mass casualty*). Transportando este cenário para o mar, surgem algumas possibilidades de ameaças que o setor marítimo pode enfrentar em futuro próximo:

- navios militares como alvos compensadores (ícones/alta repercussão na mídia);
- navios, portos e plataformas como alvos econômicos;
- navios sendo empregados como armas;
- navios como transporte de pessoas, cargas perigosas e armas de destruição em massa;
- sequestro de navios ou de membros da tripulação para fins diversos.

### ***Navios militares como alvos compensadores (ícones/alta repercussão na mídia)***

Navios de guerra podem ser considerados alvos em potencial para organizações terroristas, como a Al Qaeda e o LTTE. O LTTE executou mais de 40 ataques suicidas contra navios da Marinha do Sri Lanka entre 1990 e 2009<sup>21</sup>. Os atentados ao *USS Cole* e ao *USS The Sullivans* em 2000, no Iêmen; os atentados ao *USS Ashland* e *USS Kearsarge* na Jordânia, em 2005; os planos descobertos de ataque a navios dos EUA em Singapura e no Estreito de Hormuz, assim como os planos contra navios do Reino Unido no Estreito de Gibraltar, apontam para a possibilidade de ataques futuros a navios de guerra como um alvo compensador.

21 St. Andrew's University, 2011.

### *Navios, portos e plataformas como alvos econômicos*

Em um vídeo divulgado em 2004, Osama Bin Laden demonstrou sua vontade de fazer com que os EUA falhem economicamente. Não há dúvidas de que o petróleo é uma fonte de energia de vital importância para o desenvolvimento de qualquer país, como também o é para a economia norte-americana. As consequências econômicas do ataque ao *MV Limburg*, em 2002, fez com que o preço do petróleo subisse nas primeiras horas após a divulgação na mídia sobre o ataque, assim como fez com que triplicassem os valores de seguros de navios para aquela região. Contudo, por meio de uma análise mais aprofundada, verifica-se que as consequências econômicas desse ataque ficaram limitadas à região do Oriente Médio e foram rapidamente superadas.

No entanto, após Abd al-Rahim al-Nashiri ter anunciado que a Al Qaeda planejava atacar, simultaneamente, vários navios petroleiros no Estreito de Hormuz, com o propósito de causar o maior dano possível à economia ocidental, as medidas de segurança contra o terrorismo marítimo foram intensificadas. O planejamento a ser executado pela organização seria o de afundar vários navios petroleiros, de forma a bloquear o estreito e impedir o comércio marítimo na região, causando um caos nas bolsas de valores mundiais e interrompendo o mercado de petróleo temporariamente.

Em relação às instalações de petróleo e gás, verifica-se que a Al Qaeda realizou alguns ataques por terra a instalações de petróleo na Arábia Saudita e no Iraque, degradando, sensivelmente, a produção de óleo e a economia local. No entanto, atentados a terminais ou ataques a plataformas de petróleo por via marítima são raros. Há relato de apenas uma tentativa de ataque, por mar, a um terminal de petróleo

iraquiano. Em abril de 2004, três embarcações da Al Qaeda estavam a seis milhas da costa de Basra, navegando em direção aos terminais de petróleo. Um navio-patrolha norte-americano foi enviado para realizar a identificação e a inspeção destas embarcações. Ao se aproximar, uma das embarcações foi explodida pelos terroristas suicidas, matando três marinheiros norte-americanos. As outras duas embarcações iniciaram o deslocamento na direção do terminal, porém explodiram antes de atingir o alvo. Não há relatos de que incidentes desta natureza tenham se repetido até então; contudo, as consequências econômicas no mercado mundial serão altíssimas caso um ataque desses seja bem-sucedido.

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, a Universidade de St. Andrew's considera que a probabilidade de um navio ser empregado como arma para atingir um porto é baixa, porém com um alto impacto para a economia caso se concretize. Esta análise fundamenta-se na dificuldade de manobrar navios e na necessidade de se ter um planejamento detalhado das instalações portuárias, a fim de que o navio atinja um local que possa maximizar os danos, como, por exemplo, armazéns com produtos inflamáveis ou depósito de combustíveis.

### *Navios sendo empregados como armas*

Navios poderão ser empregados, em similitude com as aeronaves usadas nos ataques do 11 de Setembro, como armas para atacar terminais de petróleo e gás, plataformas, portos, outros navios ou espalhando cargas ou substâncias no mar que afetem o meio ambiente e o comércio marítimo. Um pequeno bote, rebocador ou traineira, por exemplo, pode ser preparado com explosivos para uma missão suicida.

Um exemplo histórico demonstra o poder destrutivo de um navio carregado com



material inflamável ou explosivo. Em 6 de dezembro de 1917, o navio francês *Mont Blanc*, transportando 2.500 toneladas de benzol, TNT e ácido pícrico, explodiu no porto de Halifax, Nova Escócia, Canadá. Mais de 1.600 pessoas morreram imediatamente com as explosões. Posteriormente, as mortes chegaram a mais de 2 mil pessoas e mais de 9 mil feridos. (MURPHY, 2007)

Fazendo um paralelo com os ataques do 11 de Setembro, o potencial destrutivo que navios carregados com substâncias perigosas, como nitrato de amônia (utilizado para produzir fertilizante, porém altamente explosivo), cargas voláteis (como gás natural, LNG ou LPG) ou petróleo é enorme, podendo se tornar um meio para que organizações terroristas empreguem esses navios como bombas.

Outro fator preocupante recai no furto de embarcações com o propósito de usá-las em ataques terroristas. Em 2 de outubro de 2002, o jornal *The Economist* reportou a preocupação de especialistas ingleses baseados na Aegis Defense Services (ADS) de que rebocadores estariam sendo furtados no Estreito de Málaga e que poderiam ser usados por terroristas a ataques a portos ou para rebocar grandes navios a serem usados como bombas.

Como citado anteriormente, outra possibilidade é que organizações terroristas empreguem os navios para obstruir a passagem em algum estreito ou canal, afundando-os ou utilizando a sua carga para fazê-lo, como, por exemplo, despejando óleo ou contêineres no mar. Em 2005, relatórios de segurança apontavam para a possibilidade de ataques terroristas a navios no Canal de Suez, na tentativa de afundá-los e impedir o tráfego marítimo. (*ibidem*, 2007)

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, a Universidade de St. Andrew's considera que a probabilidade de que um navio de grandes proporções seja empregado como arma é baixa, porém com alto impacto.

Esta análise fundamenta-se na dificuldade de manobrar navios maiores e, em termos de destruição, o impacto é alto, em face da quantidade de combustível e outros materiais transportados em um navio deste porte.

Para o caso de pequenos botes, a probabilidade é alta, porém com um baixo impacto. Esta análise fundamenta-se na facilidade de aquisição e manobrabilidade de embarcações de menor porte e, em termos de destruição, o impacto é baixo, em face da quantidade de combustível e explosivos que uma embarcação pequena pode transportar (exceto se empregado contra um alvo ícone, em face da repercussão na mídia).

Para a situação de uso de navios para poluir um canal ou estreito, a Universidade considera a probabilidade alta, porém com um baixo impacto. Esta análise fundamenta-se na teoria de que é necessário apenas um único navio para espalhar grande quantidade de óleo, porém o impacto no meio ambiente e na economia pode ser considerado apenas local.

Já para o caso de afundar navios, a fim de bloquear um estreito ou canal, considera-se a probabilidade baixa, porém com um alto impacto. Esta análise fundamenta-se na dificuldade de afundar vários navios para atingir este objetivo, porém, caso seja concretizado um ataque dessa natureza, o impacto será alto para o comércio marítimo.

### ***Navios como transporte de pessoas, cargas perigosas e armas de destruição em massa***

As maiores preocupações no pós-11 de Setembro em relação ao terrorismo internacional recaem sobre a possibilidade de organizações terroristas terem acesso a material NBQR.

Não obstante, especialistas apontaram para a possibilidade de armas de destruição

em massa, principalmente bombas radiológicas, conhecidas como bombas sujas (*dirty bombs*), e terroristas serem transportados em contêineres.

A revolução na logística mundial, provocada pela movimentação de cargas por meio de contêineres, em face da velocidade nas operações de carga e descarga e à proteção às mercadorias, proporcionou também um grande risco à segurança, tendo em vista que não há como autoridades portuárias e aduaneiras realizarem a inspeção em 100% dos contêineres.

Somente em 2010, estima-se que houve a movimentação de mais de 20 milhões de contêineres em todo mundo, sendo que menos de 2% deles foram inspecionados fisicamente ou escaneados por equipamentos com a tecnologia de raio X e raio gama (*X-ray* e *gamma ray scanners*). De acordo com a Universidade de St. Andrew's, 7 milhões de contêineres entram nos EUA anualmente, sendo que menos de 5% são fisicamente inspecionados ou escaneados. No Brasil, 70 milhões de toneladas foram movimentadas em contêineres em 2010, com previsão de atingir 200 milhões até 2030.

Navios e contêineres poderiam também ser empregados para transporte de cargas perigosas e terroristas. Atualmente, verifica-se que uma das grandes dificuldades é o cadastro de tripulantes dos navios. Uma pesquisa realizada em 54 administradoras marítimas pelo International Maritime Bureau (IMB) revelou mais de 12 mil irregularidades no cadastro de pessoas que trabalham no setor marítimo. Diante desse fato, alguns especialistas em terrorismo marítimo acreditam que pode haver algumas células terroristas “adormecidas” atuando legal ou ilegalmente no comércio marítimo, esperando apenas uma ordem para entrar em ação.

A preocupação de terroristas estarem sendo transportados em contêineres foi confirmada em outubro de 2001, praticamente um mês após os ataques

ao World Trade Center. Autoridades portuárias italianas do porto Gioia Tauro descobriram um passageiro clandestino dentro de um contêiner, o qual possuía cama, comida e água suficiente para uma longa viagem. O passageiro de nacionalidade egípcia, porém com passaporte canadense, possuía dois telefones celulares, telefone satelital, *laptop*, diversas câmeras, credenciais de segurança e certificados de mecânico de voo de quatro grandes companhias aéreas dos EUA. Além desse caso, foi declarado pelo chefe do Comitê de Inteligência do Senado dos EUA, senador Bob Graham, que 25 “extremistas” entraram em solo norte-americano por meio de viagens em contêineres. (RICHARDSON, 2004)

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, a Universidade de St. Andrew's considera que a probabilidade de transportar cargas perigosas e terroristas em contêineres é alta, porém com um baixo impacto em termos de destruição. Essa análise fundamenta-se na dificuldade em inspecionar 100% dos contêineres e o impacto ser apenas local.

Já para o caso de transporte de armas de destruição em massa, considera-se de probabilidade baixa, porém com alto impacto. Esta análise fundamenta-se na complexidade de adquirir e esconder uma arma NBQR, porém, em caso de detonação, os impactos em vidas humanas e para a economia são altíssimos.

### ***Sequestro de navios ou de membros da tripulação para fins diversos***

Segundo a Universidade de St. Andrew's, o sequestro de navios pode ser perpetrado por diversas razões, entre elas: pirataria com fins políticos, “escola de navegação”, tomada de reféns e, obviamente, terrorismo marítimo.

– Pirataria com fins políticos: a linha que separa a pirataria e o terrorismo, neste caso, é tênue. Geralmente, o objetivo de piratas é o ganho financeiro, fruto do seu roubo, porém o dinheiro arrecadado do sequestro de navios e sua tripulação poderá ser utilizado para financiar organizações terroristas.

– “Escola de Navegação”: no pós-11 de Setembro, especialistas em terrorismo alertaram para a possibilidade de organizações terroristas estarem desenvolvendo suas capacidades marítimas, entre as quais a possibilidade de sequestro de tripulações com o propósito de aprender como manobrar navios. Um caso em especial chamou a atenção da comunidade internacional: no dia 26 de março de 2003, quando o navio *Dewi Madrim* estava navegando na costa da Sumatra, sua tripulação foi surpreendida pelo ataque de um “grupo de piratas” bem armados. De acordo com o jornal *The Economist* de 2 de outubro de 2003, os “piratas” navegaram por uma hora pelo Estreito de Málaca e depois deixaram o navio, sequestrando o comandante e o imediato do navio, sem deixar qualquer pedido de resgate. Especialistas de Londres, baseados na Aegis Defense Services (ADS), acreditam que esse sequestro foi realizado por terroristas e não por piratas, com o propósito de ganharem experiência na manobra de navios de grande porte naquele estreito.

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, considera-se que a probabilidade de sequestros a navios e tripulações de navios é alta, porém de baixo impacto.

## **PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS E TECNOLOGIAS QUE CONTRIBUEM PARA O TERRORISMO MARÍTIMO**

Segundo estudos desenvolvidos pela Universidade de St. Andrew’s, há diversas tecnologias e equipamentos vendidos livre-

mente no mercado e de difícil controle que poderão ser empregados por organizações terroristas, como, por exemplo:

– Lanchas rápidas, como as lanchas pneumáticas e de casco rígido – Encontradas facilmente no mercado e de simples operação, as quais poderão ser empregadas em ataques suicidas, como visto anteriormente.

– Equipamento de mergulho de circuito fechado – Recicla o oxigênio e não produz bolhas, o que dificultaria a identificação dos mergulhadores. Apesar do mergulho ser limitado a aproximadamente 10 metros de profundidade, é o suficiente para que organizações terroristas realizem um ataque submerso.

– Veículos de propulsão submarina (*sea scooters*) – Não são difíceis de operar, são de baixo custo e, dependendo do tipo, permitem uma autonomia de 90 minutos a uma velocidade de 3,5 km/h, operando entre 20 e 30 metros de profundidade.

– Minissubmersíveis (*Swimmer Delivery Vehicles*) – Não são facilmente encontrados no mercado civil, porém há firmas que constroem este equipamento para fins turísticos (geralmente para duas pessoas), podendo ser empregados por terroristas. O Departamento de Segurança dos EUA já adicionou o minissubmersível em seu boletim, com instruções para que escolas de mergulho e lojas reportem qualquer atividade suspeita em relação à compra e/ou uso desse tipo de equipamento.

Um fato que chamou a atenção de especialistas foi o sequestro de um instrutor de mergulho em junho de 2003 pela organização terrorista Abu Sayyaf. Por ocasião de sua libertação, o instrutor reportou que o grupo estava interessado em que ele ensinasse técnicas de mergulho. *Experts* em contraterorismo apontam que a Al Qaeda pode estar treinando seus membros para realizarem ataques empregando técnicas de mergulho, com *sea scooters* e homens-bombas-torpedo.

– Equipamentos de navegação, como o *Global Positioning System* (GPS), e o

*Automated Identification System (AIS)* – O GPS poderia, por exemplo, ser usado para acompanhar o deslocamento de um contêiner que está transportando uma bomba suja (radiológica) e detoná-la a distância no local desejado. Já em relação ao AIS, este é um sistema que informa o nome do navio, seu rumo, seu destino, sua velocidade e detalhes sobre a carga transportada. Organizações terroristas de posse de um equipamento-receptor AIS podem empregá-lo para selecionar seus alvos.

### PRINCIPAIS ESTREITOS E CANAIS VULNERÁVEIS A ATAQUES TERRORISTAS

A presença de algumas características da geografia marítima cria condições favoráveis ao terrorismo marítimo, tais como os pontos de passagem de elevado valor estratégico, como estreitos e canais de grande circulação de navios, chamados de *choke points*. Nesses locais, os navios estão mais vulneráveis a ataques de piratas e terroristas, em função de serem obrigados a navegar em velocidade reduzida. Entre esses *choke points* vulneráveis a ações terroristas, destacam-se: Estreito de Gibraltar, Bósforos, Canal de Suez, Estreito de Málaca, Canal do Panamá, e estreitos de Hormuz, Bab el-Mandeb, Sunda e Lombok<sup>22</sup>.

– Estreito de Málaca: possui 805 km de extensão e 2,8 km (1,5 milha náutica) de largura no seu ponto mais estreito. Este

estreito é considerado a rota mais perigosa aos ataques. Um quarto de todo comércio mundial, incluindo metade de todo o tráfico de óleo bruto do leste da Ásia e dois terços de todo o comércio de gás natural liquefeito, passa por este estreito. Aproximadamente 600 navios passam por este *choke point* por dia.

– Estreito de Bab el-Mandeb: extensão de 30 km e largura de 2,8 km no seu ponto mais estreito. Aproximadamente 3,3 milhões de barris de óleo são transportados por dia por este estreito. Principal entrada dos navios ao Mar Vermelho.

– Estreito de Hormuz: estreito de 280 km de extensão e 2,8 km de largura no seu ponto mais estreito. Aproximadamente 15 milhões de barris de petróleo são transportados por dia por esta rota. Conecta o Golfo Pérsico ao Mar da Arábia.

– Bósforos: 30 km de extensão e aproximadamente 700 metros de largura no ponto mais estreito. Conecta o Mar Negro ao Mediterrâneo. Anualmente, aproximadamente 50 mil navios usam esta rota, sendo 10% deste total, aproximadamente, de petroleiros transportando óleo russo e cáspio.

A região sudeste da Ásia é, indiscutivelmente, um dos maiores centros de rotas marítimas, assim como é reconhecida como um dos lugares mais críticos à navegação, seja pela sua complexidade nos *choke points*, seja em face do risco de ataques por terroristas e piratas<sup>23</sup>. Além disso, a região é conhecida por fazer parte da área

22 Cabendo aqui um breve questionamento: estariam as organizações terroristas estudando geoestratégia para atingir seus propósitos? Um dos principais historiadores navais e geoestrategista foi o britânico Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922). O construto teórico de Corbett para a Estratégia Naval estava pautado na proteção das vias de comunicação marítimas. O autor sustentava a teoria de que o objeto da guerra naval deveria ser o de assegurar o comando do mar ou negá-lo ao inimigo. Segundo Corbett, o comando do mar estaria relacionado ao controle das vias de comunicação marítimas, com propósitos comerciais ou militares. Para tanto, o controle dessas vias seria relevante, além do das bases navais, dos terminais das rotas comerciais e das áreas focais, onde convergem as rotas. Corbett definiu dois métodos fundamentais para obter o controle das vias de comunicação marítimas: a destruição física ou a captura de navios de guerra ou mercantes inimigos e o bloqueio naval. (CAGARRINHO, 2011)

23 Esta região concentra 41% dos índices de pirataria no globo.

de operações de algumas organizações terroristas, como o Jemmah Islamiyah e o Abu Sayyaf, que possuem apoio logístico e de infraestrutura na região.

## INICIATIVAS LEGAIS INTERNACIONAIS

Desde o sequestro do navio *Aquille Lauro*, a comunidade internacional mobilizou-se na tentativa de estabelecer sistemas e medidas de segurança internacionais que prevenissem ataques de piratas e terroristas a navios e portos. Contudo, em face dos ataques do 11 de Setembro, algumas medidas sofreram alterações e outras medidas legais foram criadas com o propósito de evitar o terrorismo marítimo<sup>24</sup>.

### *Medidas legais anteriores ao 11 de Setembro*

- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (United Nations Conventions on the Law of the Sea – Unclos) – 1982;
- Convenção Internacional para a Salva-guarda da Vida Humana no Mar (Safety of Life at Sea Convention – Solas) – 1974/1988;
- Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA).

### *Medidas legais pós-11 de Setembro*

- A Solas sofreu reformas em seu texto inicial e recebeu novos suplementos;
- Criação do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS) – 2004.

### *Unclos*

- Estabelece os princípios fundamentais que regem as liberdades e obrigações no

alto-mar. Em sua parte VII, “Alto-Mar” (artigos 100 a 107), a Convenção foca as medidas de segurança; contudo, volta-se especificamente para atos de pirataria.

### *Solas*

– A Convenção Internacional para a Salva-guarda da Vida Humana no Mar tem por propósito, entre outros, estabelecer a dotação de equipamentos de segurança e proteção para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados. É considerada a mais importante convenção para a segurança de navios mercantes em viagens internacionais. As alterações realizadas com a ameaça terrorista incluem:

- Sistema de Identificação Automática (AIS);
- números identificadores;
- poder aos Estados para realizar inspeções, controle, retardar/impedir ou expulsar navios;
- registro contínuo de navios;
- sistema de alerta navio-seguro;
- inclusão do código ISPS.

### *SUA*

– Tem o propósito de promover a cooperação internacional entre os Estados na formulação e adoção de medidas eficientes e práticas para a prevenção de todos os atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima e para o julgamento e a punição de seus perpetradores.

### *ISPS*

– O Código versa sobre as diretrizes da IMO sobre a implementação de medidas de segurança para prevenir a ocorrência de ações ilícitas contra navios e instalações portuárias ou a utilização dessas instalações e/ou navios para a prática de atos terroristas. Os objetivos deste Código são:

<sup>24</sup> Para aprofundar o assunto, sugere-se o site da IMO: [www.imo.org](http://www.imo.org).

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

Para tanto, o ISPS Code prevê o estabelecimento de três níveis de proteção para uso internacional, sendo aplicáveis a navios e instalações portuárias em um determinado período. Estes são:

– Nível 1 de proteção: significa o nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo.

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

– Nível 3 de proteção: significa o nível para o qual medidas adicionais específicas

de proteção deverão ser mantidas por um período limitado de tempo quando um incidente de proteção for provável ou iminente, embora possa não ser possível identificar o alvo específico.

## **OUTRAS INICIATIVAS DOS EUA PARA COMBATER O TERRORISMO MARÍTIMO**

No pós-2001, os EUA lançaram três iniciativas, especificamente com o propósito de prevenir e inibir o terrorismo marítimo. O foco principal destas medidas está centrado na prevenção de que possíveis ameaças atinjam o solo norte-americano. Para tanto, essas medidas visam assegurar o transporte seguro de mercadorias em navios e, principalmente, em contêineres. Estas medidas são:

– Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) – 2001;

– Container Security Initiative (CSI) – 2002;

– Proliferation Security Initiative (PSI) – 2003.

– C-TPAT: O propósito deste programa é o de aumentar a segurança na cadeia de suprimento das companhias privadas que exportam seus produtos para os EUA. Dessa forma, as companhias que aderirem a este programa serão vistas como de “baixo-risco” e terão “facilidades” no acesso de suas mercadorias em solo norte-americano, não estando sujeitas às inspeções de rotina conduzidas pela US Customs and Border Protection (CBP), reduzindo os custos e o tempo na entrega de mercadorias<sup>25</sup>.

– CSI: O propósito desta iniciativa é o de evitar que organizações terroristas transportem armas de destruição em massa e outras cargas perigosas em contêineres para os EUA. Para tanto, é necessário que

<sup>25</sup> Para aprofundar o tema sobre C-TPAT: [http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/ctpat/apply\\_ctpat/](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/apply_ctpat/).

100% dos contêineres sejam escaneados (raios X e gama) antes de atingirem o solo norte-americano<sup>26</sup>.

– PSI: Iniciativa global proibindo o transporte marítimo de armas de destruição em massa ou qualquer material relacionado a armas NBQR. Apesar de ser um acordo informal, há mais de 40 Estados que apoiam a iniciativa<sup>27</sup>.

## PRINCIPAIS SISTEMAS DE SEGURANÇA EMPREGADOS NA SEGURANÇA DE NAVIOS E PORTOS

Atualmente, os principais sistemas de segurança empregados para apoiar as medidas de segurança e vigilância de navios e portos são:

– *Automated Notice to Mariners System* (ANMS);

– *X-Ray and Metal Detection Equipment*;

– *Container Tracking and Tracing Equipment*;

– *Long Range Acoustic Device* (LRAD);

– *ShipLoc*;

– *Secure-Ship*;

– *Unmanned Aerial Vehicle* (UAV);

– *Automatic Identification System* (AIS).

– ANMS: Este sistema provê informações aos navegantes sobre a segurança da navegação (similar ao “aviso aos navegantes”). No que concerne ao terrorismo marítimo e à pirataria, o sistema informa os principais incidentes e áreas de risco à navegação contra possíveis ameaças.

– *X-Ray and Metal Detection Equipment*: Empregado para verificar o conteúdo de contêineres, principalmente materiais perigosos, como armas NBQR, explosivos e armamentos.

– *Container Tracking and Tracing Equipment*: Sistema empregado para verificar a localização do contêiner, assim como, informar se o contêiner foi violado, em tempo real.

– *Long Range Acoustic Device* (LRAD): Equipamento acústico que emite feixe sonoro a uma distância de até 3 mil metros. Porém, a curtas distâncias, poderá ser empregado como arma não letal, em face da potência do equipamento.

– *ShipLoc*: Consiste em um sistema de localização de navios por satélite privativo. Possui sistema de alarme que avisa aos proprietários do navio e a autoridades competentes sobre invasão, ataque, sequestro etc., sem poder ser identificado por qualquer pessoa que tenha invadido o navio ou por outros navios na área.

– *Secure-Ship*: Consiste em uma cerca elétrica não letal instalada no costado do navio a fim de evitar que piratas ou terroristas subam a bordo.

– *Unmanned Aerial Vehicle* (UAV): Veículos aéreos não tripulados que poderão ser empregados para realizar a vigilância de uma determinada área marítima.

– *Automatic Identification System* (AIS): Este sistema provê informações entre navios, portos, armadores etc., com informações, em tempo real sobre identificação do navio, velocidade, posição, detalhes sobre a carga e local de destino. Apesar de o sistema contribuir para a segurança no mar, como, por exemplo, contra abalroamento, o sistema permite que qualquer indivíduo, de posse de um equipamento AIS, receba todas estas informações, inclusive terroristas e piratas.

26 Para aprofundar o tema sobre CSI: [http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/csi/csi\\_in\\_brief.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_in_brief.xml).

27 Para aprofundar o tema sobre PSI: <http://www.armscontrol.org/factsheets/PSI>.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo teve por finalidade apresentar, sumariamente, algumas considerações e fatos sobre o terrorismo marítimo.

O terrorismo, em função da natureza indiscriminada de suas ações, tem a capacidade de tornar qualquer pessoa um alvo em potencial, disseminando, dessa forma, a intimidação coletiva, pois, em última análise, estão todos na rota da morte, sejam os descrentes como infiéis, sejam os crentes atuando como mártires de uma causa. Sua imprevisibilidade e sua violência provocam o sentimento de insegurança, vulnerabilidade e impotência a todos os Estados e cidadãos, sendo consideradas as principais ameaças à paz mundial.

Os atentados de 11 de setembro de 2001 aos Estados Unidos da América, sem dúvida alguma, abriram um novo capítulo na história da humanidade, marcando de forma contundente esse tipo

de terrorismo, com ações de proporções globais e ilimitadas, expresso sob múltiplas formas, meios e métodos de ataque e nutrido por motivações políticas, étnicas e religiosas. Alguns autores sugerem que esse acontecimento representa o mais importante marco histórico do início do século XXI, pois nenhum outro evento na História teve tamanha repercussão no cenário mundial desde o colapso da URSS, representando um ponto de inflexão tanto na história dos EUA quanto da própria ordem mundial, pois, ao atingir os principais símbolos do poderio econômico e militar dos EUA, a

organização terrorista Al Qaeda impôs um fim à “América Inviolável”, “marcando o fim de uma era”. (Booth & Dunne, 2002; Chomsky, 2002; Pecequilo, 2003 *apud* AMARAL, 2008)

Verificou-se que as medidas de segurança adotadas pelos Estados no pós-11 de Setembro, principalmente nos EUA e na Europa, priorizaram as questões de segurança contra a possibilidade de atentados provenientes de terra, por meio de explosivos, e pelo ar, com o emprego de aeronaves. Diante desse fato, surgiu a preocupação de que organizações terroristas estivessem desenvolvendo tecnologias, táticas e técnicas para empregar no ambiente marítimo a fim

de conduzir seus ataques, por ser este, em tese, menos protegido e de difícil controle.

O Brasil, por meio de suas ações da política externa, vem procurando, nestes últimos anos, projetar o País de forma a angariar maior inserção na arena das decisões mundiais. Porém, ao buscar esta posição no concerto internacional, é preciso

que o Estado esteja preparado para a entrada em um mundo de competição global sujeito a qualquer tipo de retaliação, inclusive terrorista.

Nesse contexto, surgem indagações acerca da possibilidade de atentados terroristas no Brasil, como, por exemplo: O Brasil pode ser palco para ações terroristas contra seus alvos tradicionais? O Brasil pode ser alvo de ações terroristas? O Brasil pode ser local de obtenção de facilidades para terroristas?

Esses questionamentos foram apresentados e debatidos por ocasião do II Encontro

**O terrorismo, em função da natureza indiscriminada de suas ações, tem a capacidade de tornar qualquer pessoa um alvo em potencial, disseminando, desta forma, a intimidação coletiva**



tro de Estudos sobre Terrorismo, realizado pela Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República em julho de 2004. Segundo Diniz (2004), todas as respostas foram afirmativas, pois, primeiramente, o Brasil dispõe de inúmeras instalações que são “alvos tradicionais” de organizações terroristas; em segundo lugar, o Brasil poderia ser alvo de atentados terroristas caso a Al Qaeda, por exemplo, encontrasse dificuldades de realizar seus ataques onde vem agindo ou devido à necessidade de mostrar aos seus próprios seguidores que ainda está em condições de luta, e pelo fato de o Brasil ser um local de fácil entrada e saída; em terceiro lugar, pelo País ter dificuldades comprovadas nas áreas de inteligência e segurança, combinadas com as diversas etnias aqui presentes, que tornam o Estado brasileiro privilegiado para a obtenção de facilidades para ações terroristas. Ou seja, não há nada que exclua o Brasil da possibilidade de ser alvo de um ataque terrorista<sup>28</sup>.

Nesse aspecto, mesmo havendo uma baixa probabilidade de ocorrência de ataques terroristas em solo brasileiro, existe esta possibilidade, principalmente quando se considera a hipótese de atos terroristas contra os alvos tradicionais, como embaixadas, empresas multinacionais e delegações oficiais estrangeiras, como serão presenciadas em maior intensidade nos próximos anos, em face da realização do Rio+20, em

2012; da Copa do Mundo, em 2014; e das Olimpíadas, em 2016, entre outros grandes eventos que o País sediará e que contará com a divulgação dos eventos, em tempo real, pela mídia internacional.

Após o 11 de Setembro, a postura brasileira diante da crise internacional resultou na rediscussão da agenda de segurança internacional, o que impulsionou a reavaliação da política de segurança e de defesa nacional do País, discutindo as questões do emprego das Forças Armadas no combate ao terrorismo, da Tríplice Fronteira e cooperação regional e hemisférica contra o terrorismo, questões até então relegadas a segundo plano, em função da ausência de tensões regionais ou de preocupações com conflitos de natureza clássica interestatal na região da América do Sul.

Segundo Vidigal (2004a), embora o terrorismo seja um problema tipicamente policial, em alguns casos extremos pode envolver a intervenção das Forças Armadas, que, assim, devem dispor de unidades contraterror para essa eventualidade. Para Vidigal, apesar do papel tradicional das Forças Armadas ter sido sempre o de enfrentar forças regulares inimigas, “[...] o contexto atual indica a necessidade de ampliação do emprego das Forças Armadas do País em inúmeras situações antes não previstas”.

Os ataques terroristas de 2001 trouxeram novas variáveis para o cenário mundial, no qual, em um contexto de ameaças difusas<sup>29</sup>, é indispensável que o

28 O Brasil, dentro do concerto internacional, apresentava em 2004 um risco médio de sofrer alguma ameaça terrorista. Os parâmetros utilizados para classificá-lo neste nível foram desde a percepção (não testada empiricamente) pelos órgãos responsáveis pela segurança do Estado até a caracterização da ameaça terrorista como parte de uma realidade mais complexa: A Guerra Assimétrica. (CEPIK, 2004)

29 Segundo Vidigal (2004), “o fato de considerarmos difusas as ameaças não significa que elas não sejam concretas, objetivas; o que queremos assinalar é que essas ameaças podem vir de muitas possíveis direções, sendo um risco desnecessário relacioná-las a um inimigo específico, a um determinado Estado. O inimigo é qualquer um que possa concretizar as ameaças identificadas. A questão, portanto, está em estabelecer critérios para a concreta identificação dessas ameaças. A afirmativa de que o inimigo precisa ser claramente estabelecido é uma reminiscência da época em que as hipóteses de guerra eram o marco orientador do planejamento estratégico”.

Brasil identifique novos parâmetros para que possa orientar os seus planejamentos estratégicos de defesa. Nesta ótica, Vidigal (2004b) propõe que seja empregada como parâmetro a identificação das vulnerabilidades estratégicas nacionais. Isto é, os pontos fracos do Estado, por meio dos quais o País pode ser facilmente ameaçado. Segundo o autor, a partir da identificação dessas “vulnerabilidades estratégicas” será possível definir os meios necessários para diminuí-las ou eliminá-las, de forma que as ações de médio e longo prazos promovam soluções eficazes para mitigá-las.

No que concerne ao papel da Marinha do Brasil na consecução de suas atribuições subsidiárias, a Marinha deve manter o Poder Naval preparado para que o Estado possa fazer uso do mar, ou garanti-lo, em prol dos seus interesses nacionais, tornando-se imprescindível o aprestamento dos meios para patrulhar de forma permanente toda a Amazônia Azul.

Além disso, com o propósito de monitorar e proteger as águas jurisdicionais brasileiras, a Marinha do Brasil apresentou ao Ministério da Defesa, em 2007, a concepção do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que contém no seu bojo, entre outros, o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (Sistram), o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (Preps) e o sistema de Proteção às Instalações de Prospeção e Extração

de Petróleo, de forma a contribuir para neutralização das atuais vulnerabilidades existentes no mar.

Por fim, apesar de todas as evidências obtidas de que não há na América do Sul nenhuma célula terrorista, inclusive com capacidade de realizar terrorismo marítimo, não há nada que garanta que isso não possa mudar no futuro próximo. Nesse contexto, a participação em fóruns internacionais com o propósito de fomentar a cooperação internacional, coordenar os esforços políticos e os mecanismos de segurança e defesa da região, bem como aumentar o intercâmbio de informações, permitirá conjugar esforços na busca da preservação da paz mundial contra esta terrível ameaça.

Isto posto, verifica-se que a integração regional é fundamental para o desenvolvimento desses processos de segurança e de defesa. Neste aspecto, a atividade de Inteligência é um bem vital para o desenvolvimento da integração, podendo se constituir no instrumento mais

**Verifica-se a imperiosa e inadiável necessidade de reestruturação e formação de sistemas de Inteligência, com amplo intercâmbio entre os Estados, a fim de contrapor-se a estas novas ameaças do cenário internacional**

valioso que fortalecerá todo arcabouço de defesa necessário para a segurança regional. No que concerne especificamente ao emprego da Inteligência contra o terrorismo, considera-se que um dos fatores para o seu êxito depende, em muito, do planejamento e da execução das ações baseadas em um consistente e bem estruturado Sistema de Inteligência, por ser considerado o meio mais eficaz de combatê-lo e a primeira linha de defesa dos Estados contra esta ameaça. (RIBEIRO, 2006)

Diante desta premissa, verifica-se a imperiosa e inadiável necessidade de reestruturação e formação de sistemas de

Inteligência, com amplo intercâmbio entre os Estados, a fim de contrapor-se a estas novas ameaças do cenário internacional.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<PODER MARÍTIMO>; Terrorismo; Pirataria;

## REFERÊNCIAS

- AKPAN, Idongesit Uko. *Terrorismo: a nova guerra*. Rio de Janeiro. ECEME, 2007.
- AMARAL, Arthur Bernardes. *A Guerra ao Terror e a Tríplex Fronteira na agenda de segurança dos Estados Unidos*. Rio de Janeiro. PUC-RJ, 2008.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo. Ed: Paz e Terra, 1999.
- BRASIL. Presidência da Republica. Política de Defesa Nacional. Decreto nº 5.484 de 30 de junho de 2005.
- CAGARRINHO, Elias J. V. *O papel da estratégia naval decorrente das novas ameaças e cenários de crises*. Instituto de Estudos Superiores Militares. Lisboa, 2011.
- DIAMINT, Rut. Terrorismo e democracia nas Américas. Texto apresentado no Fórum Interparlamentar das Américas em novembro de 2003.
- DINIZ, Eugênio. Considerações sobre a Possibilidade de Atentados Terroristas no Brasil. II Encontro de estudos: Terrorismo. Gabinete de Segurança Institucional. Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais. Brasília, 2004.
- FIALHO, Ivan. “A Questão da Segurança Nacional Reconsiderada”. *Revista da Escola Superior de Guerra*. Rio de Janeiro. Ano XIX, vol. 41, 2002.
- FORTUNA, Hernani Goulart. “O Desafio Brasileiro no início do século XXI”. *Revista da Escola Superior de Guerra*. Rio de Janeiro. Ano XIX, vol. 41, 2002.
- FUKUYAMA, Francis. *O fim da História e o último homem*. São Paulo. Ed. Rocco, 1992.
- LANDIN, José W. *Geopolítica brasileira e a proteção da Amazônia Azul*. EGN, 2008.
- LAQUEUR, Walter. *The New Terrorism: Fanaticism and the Arms of Mass Destruction*. New York. Ed. Oxford University Press, 1999.
- \_\_\_\_\_. *A History of Terrorism*. New Jersey. Ed: Transaction Publishers, 3ª Edição, 2002.
- LIANG, Qiao; XIANGSUI, Wang. *A Guerra Além dos Limites: Conjecturas sobre a Guerra e a Tática na Era da Globalização*. Beijing: PLA Literature and Arts Publishing House, 1999.
- LINS, Michelline Carmo. *As novas ameaças à segurança internacional e a Organização dos Estados Americanos*. UnB. Brasília, 2005.
- MURPHY, Martin N. *Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security*. The International Institute for Strategic Studies. Routledge. UK, 2007.
- QUINTÃO, Geraldo Magela da Cruz. Aula Inaugural do Ano Letivo de 2002 da Escola Superior de Guerra. *Revista da Escola Superior de Guerra*. Rio de Janeiro. Ano XIX, vol. 41, 2002.
- RIBEIRO, Fábio Pereira. “Cooperação Estratégica em Inteligência Formação da Defesa Regional: uma contribuição dos serviços de inteligência”. *Cadernos Prolam/USP*, ano 5, vol. I, 2006.
- RICHARDSON, Michael. *A time bomb for global trade: maritime-related terrorism in an age of weapons of mass destruction*. Institute of Southeast Asian Studies. Singapura, 2004.

- ROTH, Luis Carlos de Carvalho. “Contribuições para a formulação de uma nova estratégia marítima pelos Estados Unidos”. In: *Perspectivas sobre estratégia marítima : ensaios das Américas, a nova estratégia marítima dos EUA e comentário sobre uma estratégia cooperativa para o poder marítima no século XXI*. Naval War College Press, 2010. Disponível em: [http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-\(1\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-(1)). Acesso em: 10/Set/2011.
- SILVA, Antonio Ruy de Almeida. “Vencendo a Guerra e Perdendo a Paz”. *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro, 2004.
- SIMIONI, Alexandre A. C. *O terrorismo contemporâneo: consequências para a segurança e defesa do Brasil*. Rio de Janeiro, UFRJ, 2008.
- VIDIGAL, Armando F. A nova estratégia de segurança nacional dos Estados Unidos da América: uma reflexão político-estratégica. Simpósio da Escola de Guerra Naval. EGN, 2002 a.
- \_\_\_\_\_. *11 de Setembro de 2001*. Rio de Janeiro. Ed. Femar, 2002 b.
- \_\_\_\_\_. “A Missão das Forças Armadas para o século XXI”. *Revista Marítima Brasileira*. 4º trimestre, 2004 a.
- \_\_\_\_\_. *Inteligência e Interesses Nacionais*. III Encontro de Estudos: Desafios para a Atividade de Inteligência no Século XXI. Brasília. Gabinete de Segurança Institucional; Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais, 2004 b.
- \_\_\_\_\_. *Segurança Regional*. Texto apresentado no VII Encontro de Estudos Estratégicos, Brasília, DF. Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, 06 a 08 de novembro de 2007.
- WHITTAKER, David J. (Org). *Terrorismo: um retrato*. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, 2005.
- WOOLSEY, R. James. *Countering the Changing Threat*, National Commission on Terrorism, Estados Unidos da América, 2000. Disponível em: <http://www.fas.org/irp/threat/commission.html>. Acesso em: 15/Nov/2007.