

A DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL E A VULNERABILIDADE NA MOBILIZAÇÃO DE ATIVOS HUMANOS EM PLATAFORMAS DE PETRÓLEO

THE DEFENSE OF THE BLUE AMAZON AND THE VULNERABILITY ON THE MOBILIZATION OF HUMAN ASSETS ON OIL PLATFORMS

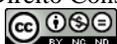
Mannon Tavares da Costa¹

Guilherme Sandoval Góes²

RESUMO: Este artigo tem por objetivo investigar os impactos para a defesa da Amazônia Azul, em tempos de crise, decorrentes de uma possível mobilização de ativos humanos em plataformas de petróleo, seja para composição da elasticidade das Forças Armadas, seja para a manutenção do transporte mercantil usado pelo Poder Econômico do Estado. Nesse sentido, considerando que uma das Ações Estratégicas de Defesa para o fortalecimento do Poder Nacional é aprimorar o Sistema Nacional de Mobilização - AED-3 prevista na Estratégia Nacional de Defesa - é imperioso examinar as vulnerabilidades que podem surgir no que tange à mobilização de recursos humanos em plataformas petrolíferas e embarcações de apoio, notadamente no âmbito da Amazônia Azul. Com efeito, o Brasil, país continental com dimensões territoriais que ultrapassam 12 milhões de quilômetros quadrados, possui uma área oceânica denominada Amazônia Azul com 5,7 milhões de km² e um litoral com aproximadamente 7.500 km de extensão, o que evidentemente mostra a importância estratégica de uma logística otimizada capaz de mobilizar rapidamente os meios humanos e materiais disponíveis para acionar medidas de resguardo patrimonial, das linhas de comércio marítimo, espaço aéreo e plataformas de petróleo frente ameaças à soberania nacional. Por meio de uma análise qualitativa, pretende-se apurar quais serão os óbices para o preparo da mobilização no contexto da vulnerabilidade das infraestruturas críticas - plataformas de petróleo e embarcações de apoio - de modo a propor medidas de aperfeiçoamento do arcabouço legal que circunscreve o Sistema Nacional de Mobilização.

¹ Mestranda no Programa de Pós-graduação em Segurança Internacional e Defesa (PPGSID) - Escola Superior de Guerra (ESG). Autora do livro “A origem das leis, regulamentos e normas que regem a Marinha Mercante. Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante / Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. Pós-graduada em Ciências Náuticas e em Logística e Mobilização Nacional.

² Pós-Doutor em Geopolítica, Cultura e Direito pela Universidade da Força Aérea; Doutor em Direito Internacional e da Integração Econômica pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, aprovado com grau 10, distinção e louvor; Mestre em Direito Público pela UERJ; MBA em Gestão Internacional pelo Instituto COPPEAD da UFRJ; Professor Emérito da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército; Membro Honorário da Força Aérea Brasileira; Professor e Membro do Fórum Permanente de Direitos Humanos da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro; Diplomado pelo Naval War College dos Estados Unidos da América (Newport, Rhode Island); Professor Permanente do Programa de Mestrado Acadêmico em Segurança Internacional e Defesa da Escola Superior de Guerra; Docente Colaborador do Programa de Mestrado Profissional da Universidade da Força Aérea; Professor de Direito Constitucional e de Teoria do Estado da Universidade Cândido Mendes.



Palavras-chave: Mobilização Nacional. Ativos humanos. Marinha Mercante. Plataforma de petróleo. Amazônia Azul.

ABSTRACT: This article aims to investigate the impacts for the defense of the *Amazonia Azul*, in times of crisis, resulting from a possible mobilization of human assets on oil platforms, either for the composition of the elasticity of the Armed Forces, or for the maintenance of used mercantile transport, by the Economic Power of the State. In this sense, considering that one of the Strategic Defense Actions to strengthen the National Power is to improve the National Mobilization System - AED-3 provided for in the National Defense Strategy - it is imperative to examine the vulnerabilities that may arise in terms of the mobilization of human resources on oil platforms and support vessels, notably in the scope of the Blue Amazon. Indeed, Brazil, a continental country with territorial dimensions that exceed 12 million square kilometers, has an ocean area called Blue Amazon with 5.7 million km² and a coastline with approximately 7,500 km in length, which evidently shows the strategic importance of an optimized logistics capable of quickly mobilizing the human and material resources available to trigger measures to protect assets, maritime trade lines, airspace and oil platforms in the face of threats to national sovereignty. Through a qualitative analysis, it is intended to determine what will be the obstacles for the preparation of the mobilization in the context of the vulnerability of critical infrastructures - oil platforms and support vessels -, in order to propose measures to improve the legal framework that circumscribes the National Mobilization System.

Keywords: National Mobilization. Human assets. Merchant Navy. Oil platform. Amazônia Azul.

1 INTRODUÇÃO

A Nação brasileira sofreu perdas nas duas Grandes Guerras Mundiais, tanto de recursos materiais quanto de humanos, restando indubitável que o setor mais abalado foi a Marinha Mercante com seus navios e tripulantes. Com efeito, como bem destaca o livro “Fatos da História Naval” da Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil:

Os alemães vinham já exercendo hostilidades contra a navegação mercante brasileira e, até julho de 1942, somavam-se treze navios nacionais atacados pelos corsários submarinos. Entre 15 e 19 de agosto daquele ano, o submarino U-507 afundou cinco navios mercantes brasileiros perfazendo uma perda de 14.795 toneladas, perecendo ou desaparecendo 607 pessoas. Tais agressões levantaram a opinião pública e motivaram o Governo brasileiro à decretação do estado de beligerância com o Eixo, a 22 de agosto de 1942 (BRASIL, 1971, p 89-90).

Diante do fato, o Estado percebeu-se a necessidade de: (1) de uma reserva naval para composição da Força Naval em tempos de crise; (2) habilitação e capacitação contínua dos ativos humanos para operarem os navios mercantes (COSTA, 2021).



Durante as duas Guerras Mundiais, a Marinha viu-se sem uma reserva naval forte para corroborar a logística de pessoal nas embarcações de guerra e continuar o tráfego mercantil, sem abalar a economia do País – até mesmo quem não tinha formação náutica, passou a atuar como polícia marítima para ajudar na proteção da nossas águas (COSTA, 2021, p.143)

De acordo com Videira (2019), percebeu-se na época que no Brasil, a segurança não se restringia somente às questões militares. Na esperança de haver pessoas preparadas para diversas funções relevantes no elo estatal, uma solução para estudar os problemas ocorridos durante as guerras, o País criou a Escola Superior de Guerra (ESG), no Rio de Janeiro, com objetivo de estudar os questionamentos de segurança trazidos pela Segunda Guerra, de forma holística para sanar pendências complexas para a defesa. (VIDEIRA,2019, p.77).

No final da primeira década do século XXI, o Brasil entrou no seleto grupo de exportadores de petróleo bruto (SCHOLVIN, e outros autores, 2020). A proteção e a manutenção deste nobre produto é um desafio para os brasileiros.

Dentre as diretrizes elencadas na Estratégia Nacional de Defesa 2020 (END), ressalta - se: a necessidade de aumentar a elasticidade dos ativos humanos e materiais disponíveis para defesa no quesito capacidade de mobilização dos meios (BRASIL, 2020, p.35)

A Política Nacional de Inteligência (PNI), aprovada pelo Decreto nº 8.793, de 29 de junho de 2016, elencou onze principais ameaças com potencial de por em perigo a integridade e segurança do Estado brasileiro, dentre elas destacam-se a espionagem, sabotagem, interferência externa, ações contrárias à soberania nacional, ataques cibernéticos e o terrorismo.

Todas estas ameaças acima podem ser aplicadas no sistema de produção de petróleo e embarcações de apoio. Com isso, percebe-se a vulnerabilidade do setor para manter o perfil energético marítimo brasileiro com operações em tempos de crise desses ativos humanos embarcados. O risco de ameaça estrangeira às plataformas de petróleo não pode ser ignorado.

A Organização Marítima Internacional (IMO) reconheceu por meio da Resolução MSC.428 (98), a ameaça cibernética para sistemas de navegação a bordo de embarcações e plataformas, como uma grande vulnerabilidade do setor marítimo.



A PND é o documento condicionante de mais alto nível para o planejamento de ações destinadas à defesa do país. Voltada prioritariamente para ameaças externas, estabelece objetivos para o preparo e o emprego de todas as expressões do Poder Nacional, em prol da Defesa Nacional.

A partir da análise das realidades que afetam a defesa da pátria, tal documento busca incentivar de todas as expressões do Poder Nacional intervenientes com o tema de defesa e manutenção do Estado em caso de conflito, visa aproveitar as potencialidades nacionais existentes e suas capacidades.

Trata, subsidiariamente, da interação e da cooperação com outras atividades que visem a maximizar a capacidade da Defesa Nacional, de forma a garantir ao Estado brasileiro atingir seus objetivos, a despeito de quaisquer ameaças à sua soberania e interesses nacionais.

Caso ocorra uma ameaça estrangeira no setor petrolífero, é imperativa a aplicação da Lei nº 11.631/2007, que dispõe sobre a Mobilização Nacional. Faz-se mister a busca pela redução do tempo de resposta de decisão de órgãos do Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB) diante da possibilidade de mobilização de ativos humanos embarcados nas plataformas de petróleo e nas embarcações de apoio em prol do Estado.

Essa logística aprimorada decorre da proposta de ação do planejamento estratégico para a defesa na Amazônia Azul. A Mobilização Nacional, intimamente relacionada com a Defesa Nacional, apresenta características oriundas de lições aprendidas no preparo da mobilização durante as guerras mundiais e da realidade brasileira (GUERESCHI, 2008).

Conforme mencionado por COSTA (2021), essa dificuldade de manter o pessoal embarcado como poder econômico e possível elasticidade da Força Naval tem sido objeto de discussão em tempos de crise. “A administração naval percebeu que a falta de homens mercantes para o contínuo trabalho embarcado e para servir a ambas as Marinhas era um problema. Precisávamos nos adequar à grandeza econômica e territorial” (COSTA, 2021)

O objetivo geral deste trabalho acadêmico é investigar os impactos decorrentes de se decretar o Sistema Nacional de Mobilização frente uma ameaça externa e manter as operações



de exploração, produção e transporte mercantil nos campos petrolíferos marítimos nas águas jurisdicionais brasileiras.

Assim, espera-se contribuir com o aperfeiçoamento da Política de Mobilização Nacional (PMN), baseando-se no Decreto nº 7.294/2010, que dispõe sobre a PMN, com os objetivos elencados para o propósito: (1) de incorporação da defesa nacional no setor de transporte e energia; (2) elaborar planos setoriais para implementar cursos, estágios e eventos voltados para capacitação de recursos humanos; (3) promover a formação e o aperfeiçoamento de quadros capazes de conduzir o preparo e a execução da mobilização nacional; (4) planejar o fluxo de transporte aquaviário e dutoviário que garanta a manutenção do abastecimento logístico. - propostas e vulnerabilidades.

O tema proteção das infraestruturas críticas (plataformas de petróleo e suas embarcações de apoio) é relevante para o Estado, com grande expressão econômica. Esse artigo buscou associar o assunto do petróleo e gás natural com a mobilização nacional para elasticidade das FA e manutenção do perfil energético brasileiro mediante agressão externa.

A análise, no âmbito do SINAMOB, é baseada na consciência situacional para a necessidade de um preparo de mobilização apropriado, incorporada a dimensão do transporte marítimo no setor petrolífero para a segurança, desenvolvimento e defesa da Amazônia Azul.

A relevância do tema é vinculado à uma governança marítima aprimorada, envolvendo civis e militares à nível estratégico e de inteligência, e civis embarcados, na parte operacional.

O objetivo específico deste documento é propor uma reflexão e apresentar soluções para o ambiente marítimo *offshore*³, relacionado aos recursos humanos, destacando a vulnerabilidade do setor para o Estado.

Por meio de uma análise qualitativa para mostrar quais os óbices encontrados no preparo da mobilização dos ativos humanos embarcados nas plataformas de petróleo e embarcações de apoio. Além de corroborar com a conscientização de defesa marítima no escopo do aprimoramento do poder brando brasileiro.

³ *Offshore* – Área de extração de petróleo, gás natural e biocombustível no oceano, geralmente afastadas do continente, definição do livro: *Petróleo em águas profundas*, autor José Mauro de Moraes, 2013.



Para este estudo de caso, as pesquisas bibliográfica e documental foram mecanismos adequados, justamente porque foram complementares. A legislação por tratar da governança do Estado para o assunto defesa e não recebe o tratamento científico.

Concomitantemente à governança pública, a pesquisa bibliográfica, no levantamento de artigos científicos, livros e textos acadêmicos na área de proteção, mobilização e plataformas de petróleo. Buscou-se determinar estudos para aprimorar o tema sobre a mobilização nacional de ativos humanos e as peculiaridades operacionais na Amazônia Azul.

A intervenção utilizada para análise com base documental foi a pesquisa documental correlacionando as PND, END, lei do SINAMOB, normatização geral para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, juntamente com recursos de ativos humanos da Marinha Mercante.

O arcabouço jurídico (legislação) e doutrinário (END, LBDN, PMN) do Estado ao se tratar da governança marítima na situação de ameaças à soberania nacional nas plataformas de petróleo da Amazônia Azul.

Os métodos adotados para a organização acadêmica foram a pesquisa bibliográfica em que menciona o tema exploração de petróleo, textos onde o petróleo foi motivo de conflitos e ou guerra, a teoria do poder brando, mobilização de seres humanos nacionais e Marinha Mercante.

Ao relacionar os assuntos já elencados como fatores essenciais para a obtenção da Segurança Nacional no ambiente marítimo através do Poder Brando, o propósito é desestimular possíveis agressões às plataformas de petróleo e embarcações de apoio que operam na Amazônia Azul, utilizando os ativos humanos capacitados na área de defesa para serem mobiliáveis da Marinha Mercante.

2 CARACTERÍSTICAS E DEFESA DA AMAZÔNIA AZUL

Tal qual definida pelo Projeto da PND de 2020, a Amazônia Azul é a região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da Plataforma



Continental brasileira. Ela deve ser interpretada sob quatro vertentes: econômica, científica, ambiental e de soberania (Glossário PND, 2020, p. 75).

Levando-se em consideração esse caráter multidimensional da Amazônia Azul, há que se reconhecer sua importância estratégica para o desenvolvimento nacional, na medida em que cerca de 95% das exportações brasileiras são feitas por via marítima, da mesma forma que as grandes reservas de petróleo na camada pré-sal já projetam o Brasil como uma das potências energéticas do contexto mundial.

Nesse sentido, Marco Antônio Pinheiro Machado destaca que:

A grande crise causada pela falta de petróleo no mercado não veio e nem virá, pelo mesmo motivo que a Revolução Industrial do século XIX, com o advento dos motores a vapor e a mecanização no campo, não causou a grande fome: isto é, o surgimento de novas tecnologias. A ciência levou o homem a achar petróleo a mais de dois mil de profundidade do mar e sabe-se lá aonde vai nos levar ainda. Além do pré-sal, o Brasil ainda tem uma enorme fronteira a ser explorada para hidrocarboneto (no caso, gás) já conhecida. (...) trata-se do hidrato de gás na bacia de Pelotas. Uma acumulação não convencional de gás que pode abastecer o mundo (MACHADO, 2018, p. 249).

De tudo se vê, por conseguinte, que a Amazônia Azul traz no seu âmago questões de desenvolvimento, segurança e defesa, que perpassam, por sua vez, pela concepção de uma Grande Estratégia Nacional, com aptidão para explorar o potencial energético no mar.

Assim, levando-se em consideração que o imperativo categórico da geopolítica brasileira é conduzir o País a estar entre as cinco maiores potências do planeta, urge ao estrategista pátrio articular os elementos do Poder Nacional a partir dos seus três grandes arquétipos geopolíticos fundantes, que posicionam o Brasil como uma potência energética, potência alimentar e potência ambiental (potência verde) (GÓES, 2021, p. XXIII).

Enfim, resta indubitável a visão de que a Amazônia Azul serve como instrumento de desenvolvimento nacional, daí sua relevância para o Sistema de Mobilização Nacional e para o incremento da capacidade operacional da Marinha, o que evidentemente potencializa a indústria nacional e viabiliza a geração de empregos diretos e indiretos de alta qualidade.

É nesse sentido que a logística otimizada da Amazônia Azul pode gerar sinergia com diversos outros Ministérios e Órgãos Governamentais, voltados para a produção e prospecção do



potencial energético nacional no mar, notadamente a partir da descoberta da região do pré-sal, como uma das bases fundantes do desenvolvimento do Brasil.

Em consequência, observe, com atenção, que além dos princípios já previstos na Constituição Federal, a Concepção Política de Defesa do Brasil concebe como um dos seus pressupostos promover a participação da mobilização nacional em prol da Defesa Nacional.

Ou seja, levando-se em consideração que a Defesa é uma atividade preponderantemente voltada contra ameaças externas, a mobilização e o desenvolvimento tecnológico de Defesa estão classificados como Capacidades Nacionais de Defesa.

Segundo a PND, o Estado tem natural vocação marítima brasileira é respaldada pelo seu extenso litoral, pela magnitude do seu comércio marítimo e pela incontestável importância estratégica do Atlântico Sul, o qual acolhe a denominada Amazônia Azul, ecossistema de área comparável à Amazônia territorial brasileira e de vital relevância para o País, na medida em que incorpora elevado potencial de recursos vivos e não vivos, entre estes, as maiores reservas de petróleo e gás do Brasil (PND, 2020, p.14).

A Capacidade de Mobilização no nível nacional complementa a logística nacional, com o propósito de capacitar o Poder Nacional a realizar a passagem da estrutura de paz para a estrutura de guerra, para fazer frente a uma emergência decorrente da iminência de concretização ou efetivação de uma hipótese de emprego das Forças Armadas.

Tem como seu principal alicerce o Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB), criado pela Lei nº 11.631/2007, o qual possui como órgão central o Ministério da Defesa e estrutura-se sob a forma de direções setoriais que responderão pelas necessidades da Mobilização Nacional nas áreas política, econômica, social, psicológica, de segurança e inteligência, de defesa civil, científico-tecnológica e militar, por intermédio de subsistemas na administração federal.

A Expressão Militar do Poder Nacional está intimamente associada ao grau de independência tecnológica e logística do País, à capacidade de Mobilização Nacional e à capacidade do pronto emprego dos recursos e serviços colocados à sua disposição.

A mobilização deverá considerar todas as capacidades de que dispõe o País (infraestruturas, instaladas e potenciais, e capital humano), devendo ser dada especial atenção ao



preparo dessas capacidades, visando ao seu emprego de forma célere, eficiente e eficaz, considerando que o “fator tempo” é crítico para os resultados pretendidos.

A Capacidade de Desenvolvimento Tecnológico de Defesa proporciona o desenvolvimento e/ou modernização de Produtos de Defesa (PRODE) e Sistemas de Defesa (SD), por intermédio de ações integradas empreendidas pelo Estado, indústria e meio acadêmico, de forma sinérgica, buscando a atualização e a independência tecnológica.

A elasticidade, por sua vez, é a característica que, dispondo uma Força de adequadas estruturas de “comando e controle” e de logística, lhe permite variar o poder de combate pelo acréscimo ou supressão de estruturas, com oportunidade, ou por intermédio da mobilização de meios adicionais, quando for o caso.

No caso de agressão externa, o País empregará o Poder Nacional, com ênfase na sua expressão militar, na defesa dos seus interesses. Nesse contexto, torna-se importante desenvolver a capacidade de mobilização e a manutenção de Forças Armadas, integradas e balanceadas, operando de forma conjunta e adequadamente desdobradas no território nacional, em condições de pronto emprego, bem como ampliar a infraestrutura nacional de apoio a essas ações, como consequência de uma cooperação civil-militar ao se tratar do setor offshore brasileiro.

O Brasil deve estar em condições de ampliar rapidamente seus recursos humanos e meios materiais disponíveis em prol da Defesa Nacional. Nesse sentido, os investimentos em capacitação são pressupostos essenciais para a obtenção de recursos humanos qualificados.

Já o Pessoal de Marinha Mercante, oriundos dos Centros de instrução de Oficiais da Reserva da Marinha (CIORM) é a garantia de participação dos cidadãos como instrumento da mobilização para afirmar a unidade nacional a bordo das plataformas e navios mercantes e contribuir para o desenvolvimento da mentalidade de defesa no seio da sociedade brasileira.

Nesse sentido, o preparo do Poder Nacional consiste em um conjunto de atividades executadas com o objetivo de fortalecê-lo, seja pela manutenção ou aperfeiçoamento do poder existente, seja por meio da transformação do potencial em poder.

A eficiência de tal preparo depende de políticas e estratégias que propiciem as condições necessárias ao processo de desenvolvimento do País. No contexto da Defesa Nacional, é



necessário que a Nação esteja preparada para evoluir, rapidamente, da situação de paz ou de crise para a situação de conflito armado, capaz de se manter concisa e coesa como Estado soberano mesmo durante as agressões.

O País deverá, portanto, estar habilitado a aumentar celeremente os meios humanos e materiais das Forças Armadas, que é o conceito de Elasticidade, um dos pressupostos da Mobilização Nacional.

Em face da análise dos atuais cenários, nacional e internacional, torna-se essencial adaptar a configuração das expressões do Poder Nacional às novas circunstâncias e, por conseguinte, buscar estruturar os meios de defesa em torno de capacidades.

Neste contexto, a existência de uma infraestrutura adequada é vital e contribui decisivamente para a unidade nacional e a integração territorial, permitindo o desenvolvimento, o acesso a pontos estratégicos do território, além da tempestiva mobilização e o oportuno apoio logístico para a Defesa Nacional.

O Brasil possui um território de cerca de 8.5 milhões de km², uma área oceânica com 5,7 milhões de km², cujo litoral tem aproximadamente 7.500 km de extensão e limites estatais com: Uruguai, Argentina, Paraguai, Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana e Suriname, além da Guiana Francesa (Departamento Ultramarino da França) (PND, 2020, p. 17).

O fortalecimento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) contribuirá para a consolidação do Brasil como ator regional relevante, aumentando sua influência no entorno estratégico e minimizando a possibilidade de interferência militar de potências extrarregionais no Atlântico Sul.

O Atlântico Sul é uma área de interesse geoestratégico para o Brasil. A proteção dos recursos naturais existentes nas águas, no leito e no subsolo marinho sob jurisdição brasileira é uma prioridade do País. A dissuasão deve ser a primeira postura estratégica a ser considerada para a defesa dos interesses nacionais.

A exploração e exploração da Amazônia Azul e a utilização das linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul continuarão a ser vitais para o desenvolvimento do Brasil, exigindo a



intensificação das capacidades de prover Segurança Marítima, uma cooperação civil-militar com as duas marinhas nacionais: de Guerra e Mercante, ambas compõem o Poder Marítimo Brasileiro.

Para o incremento dessa segurança, é importante a ampliação de um ambiente de cooperação com países limítrofes do Atlântico Sul, principalmente por meio de suas Marinhas; nesse caso: Marinha de Guerra e Marinha Mercante (END, 2020, p. 33).

3 MOBILIZAÇÃO

Os conflitos têm sofrido mudanças importantes nos últimos anos em virtude de mudanças ocorridas na sociedade e de avanços tecnológicos. A incerteza e complexidade do mundo atual, aliada a inserção de novos atores estatais e não estatais, vem provocando o aumento da importância de todas as expressões do poder na resolução das crises e conflitos, com diminuição do protagonismo do poder militar (BRASIL, 2017, p.2-1).

As ações contra infraestruturas críticas devido suas funções estratégicas para um Estado vêm se tornando cada vez mais comuns e os conflitos do século XXI colocam lado e a lado atores estatais e não estatais. A população, antes alheia à dimensão física do combate, torna-se um vetor importante e decisivo nas crises e conflitos recentes.

A END elencou entre suas Capacidades Nacionais de Defesa (CND) a proteção do território e da população brasileira, a fim de garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial para dotar o Brasil da capacidade de resposta em situações excepcionais, preservando o funcionamento das funções vitais do Estado (BRASIL, 2016). A integridade do pleno funcionamento da cadeia de produção de petróleo na costa brasileira contribui de sobremaneira para a manutenção da paz social no País.

Para isso, a END apontou ainda como objetivos estratégicos das Forças Armadas, particularmente para a Marinha do Brasil, a negação do uso do mar, o controle de áreas marítimas, de forma a contribuir para a dissuasão e para a projeção de poder, sem hierarquização de objetivos e de acordo com circunstâncias, dentre elas, a defesa proativa das plataformas petrolíferas (BRASIL, 2016).



Em especial com a adequação da END com estruturação dos sistemas de vigilância nas áreas de interesse (Amazônia Azul) e de controle sobre o território nacional, as águas jurisdicionais brasileiras, o espaço aéreo, o espaço cibernético e outras áreas de interesse (BRASIL, 2016).

No ambiente do Poder Marítimo, um tema sensível é o setor da Amazônia Azul com as plataformas de petróleo. Na concepção da estratégia de defesa, confirma quão importante para o Estado é o setor de petróleo e gás natural, conforme o texto abaixo:

O Atlântico Sul é uma área de interesse geoestratégico para o Brasil. A proteção dos recursos naturais existentes nas águas, no leito e no subsolo marinho sob jurisdição brasileira é uma prioridade do País. (...). A exploração e exploração da Amazônia Azul e a utilização das linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul continuarão a ser vitais para o desenvolvimento do Brasil, exigindo a intensificação das capacidades de prover Segurança Marítima. Para o incremento dessa segurança, é importante a ampliação de um ambiente de cooperação (...) (BRASIL, 2020⁴, p. 33).

Esse texto tem uma perspectiva acadêmica de analisar a habilidade do preparo logístico para aprimorar as Políticas Públicas no tema sobre Defesa Nacional, elencando óbices encontrados para a criação de planos de ação envolvendo atores civis do setor *offshore*, focado nos brasileiros embarcados nas Plataformas de Perfuração/Exploração/Armazenamento e Embarcações de Apoio que podem ser utilizados como recursos do Sistema Nacional de Mobilização.

A Amazônia Azul engloba atores estatais e não estatais, militares e civis, poder público e privado, entes nacionais e internacionais, todos trabalhando em conjunto para um desenvolvimento do Estado, o que também torna esse ambiente complexo e vulnerável.

Ao se falar nos temas: defesa e prosperidade da nação percebemos o poder militar como parte unipolar e o poder econômico, multipolar. São essas relações entre atores transnacionais que atravessam fronteiras fora do controle do governo e inclui diversos atores estatais. (NYE JR, 2011, p.16). Pode ser visto tal situação no perfil energético brasileiro com os campos

⁴ A publicação Brasil - Estratégia Nacional de Defesa 2020 está em trâmite no Congresso Nacional.



petrolíferos marítimos, onde a proteção é com meios militares e a operação comercial é feita com civis embarcados.

Para isso, o Estado utiliza do Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB), o qual possui como órgão central o Ministério da Defesa e estrutura-se sob a forma de direções setoriais que responderão pelas necessidades da Mobilização Nacional nas áreas política, econômica, social, psicológica, de segurança e inteligência, de defesa civil, científico-tecnológica e militar (BRASIL, 2008).

O poder inteligente é a combinação do poder duro da coerção e do castigo, juntamente com o poder brando da persuasão. (NYE JR, 2011, p.14). Nesse sentido, dissuadir não implica que, em caso de crise ou conflito, o país tenha que se limitar estritamente à realização de ações de caráter militar, ainda mais em um setor em que o poder econômico e transnacional agrega visibilidade ao Brasil como Poder Marítimo, vinculando sua performance de perfuração e produção de petróleo, gás natural, biocombustível à Amazônia Azul.

No contexto de um plano de mobilização mais amplo de defesa, e a fim de repelir uma eventual agressão, será empregado o Poder Nacional necessário, com vistas à pacificação do conflito no prazo mais curto possível e com um mínimo de danos à integridade e aos interesses nacionais, impondo condições favoráveis ao restabelecimento da paz. (BRASIL, 2020).

Portanto, quais são gargalos à nível de poder brando, que devem ser superados para desencadear a atuação do Brasil na mobilização nacional para a área dos operados no Pré-sal? No caso do preparo de uma mobilização nacional de ativos humanos da Marinha Mercante no contexto de paralisação de plataformas de petróleo na Amazônia Azul.

A PND define em seus objetivos, a serem alcançados, como a mobilização de ativos humanos e a necessidade de incrementar a percepção sobre a importância dos assuntos relacionados à Defesa.

Nesse escopo está a qualificação do capital humano, usados como produtos de emprego dual: no período de paz, é usado como instrumento de prosperidade e desenvolvimento social da Nação. No período bélico, pode vir a ser usado como item necessário à: (1) manutenção do transporte aquaviário brasileiro; (2) elasticidade da força naval como substitutos



e/ou aumento do quantitativo; (3) manutenção da exploração e produção dos campos petrolíferos marítimos nacionais;

O capital acima mencionado é o recurso chave da ampliação do envolvimento da sociedade brasileira nos assuntos de defesa na área marítima e de logística aquaviária. O ativo humano com consciência situacional e mentalidade de defesa é um insumo de alto valor para o País.

Saber o quê alertar, como informar, a quem avisar e o momento exato para dar o alarde, são alguns dos requisitos essenciais para se ter boa mentalidade de defesa e capacidade de pronta resposta dos atores embarcados como representantes da sociedade civil brasileira na Amazônia Azul.

3.1 Marco regulatório da mobilização

Historicamente o Estado teve motivos para mobilizar pessoal, no preparo para as Guerras Mundiais, e passou por obstáculos não previstos na época. A Nação teve óbices no planejamento de capacitar ativos humanos civis, em tempos de paz, para conscientização de defesa. Como mencionado por Albuquerque:

As dificuldades apresentadas pelo Brasil para mobilizar meios, em especial os recursos humanos, na guerra da Tríplice Aliança (1864-1869) e na II Guerra Mundial, proveram ensinamentos que germinaram soluções na atual concepção de mobilização nacional.” (ALBUQUERQUE, 2019, p.4)

Segundo a Constituição Federal, nos incisos XXI e XXVIII do artigo vinte e dois, compete à União a mobilização nacional, e no inciso XIX do artigo 84, compete ao Senhor Presidente da República, mediante aprovação do Congresso Nacional decretar a mobilização.

Como a mobilização é uma preocupação da estratégia de defesa, ela requer o gerenciamento de recursos disponíveis, e principalmente preparo dos recursos disponíveis para melhor usá-los em prol do país.

A Lei complementar nº 97/99, publica de forma clara a importância da elasticidade das Forças Armadas com o ativos humanos natos para composição da reserva das FA sujeitos à mobilização, dispondo que “constituem reserva das Forças Armadas o pessoal sujeito a



incorporação, mediante mobilização ou convocação, pelo Ministério da Defesa, por intermédio da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, bem como as organizações assim definidas em lei” (BRASIL, 1999).

Então, o ativo humano sujeito à mobilização e ou convocação, é reserva das Forças Armadas (FA) por meio das Forças Singulares (FS), no caso da Amazônia Azul, os civis a bordo dos navios e plataformas de petróleo: a Marinha será a organização responsável pelos ativos humanos embarcados.

Na Lei nº 11.631/2007 define mobilização nacional como o conjunto de atividades planejadas, orientadas e empreendidas pelo Estado, em complemento a Logística Nacional, cujo objetivo é a capacitar o País a realizar ações estratégicas, no campo da Defesa Nacional, diante de agressão estrangeira.

Algumas medidas necessárias à execução da mobilização nacional, conforme a referida lei, voltadas à Amazônia Azul seriam: (1) reorientação da produção petrolífera nos campos marítimos do Pré-sal; (2) requisição e ocupação de bens como navios e plataformas de petróleo e serviços dos ativos humanos embarcados; (3) convocação de civis que trabalham no setor offshore que é composto pelos recursos humanos embarcados.

O Decreto nº 6.592/2008, no qual regulamenta a legislação acima, consta como entendimento de Logística Nacional para fins de mobilização o conjunto de atividades relativas à previsão e provisão dos recursos e meios necessários à realização das ações decorrentes da Estratégia Nacional de Defesa.

O representante do Estado para à área de transportes (no caso do artigo: a exploração, produção e transporte marítimo) e os campos petrolíferos na Amazônia Azul, de acordo com o decreto é o Ministério da Economia (ME), como subsistema setorial de mobilização econômica, para coordenar outros órgãos, dentre eles: Ministério dos Transportes e Ministério de Minas e Energia (MME).

O preparo da mobilização nacional estabelece cooperações para o esforço conjunto dos setores que exploram atividades de infraestrutura e nos detentores de produção, comercialização



e distribuição de bens de consumo e prestações de serviços de interesses estratégicos (BRASIL, 2008).

Em análise das políticas públicas voltadas para o mar e sobre o transporte marítimo no período bélico foi encontrada a legislação vigente, Decreto nº 1.052/94, na qual dispõe sobre a direção civil do transporte marítimo, em situações de tensão internacional ou guerra.

Tal documento informa que o transporte marítimo é de responsabilidade do Ministério dos Transportes (MT). Em pleno 2022, o Ministério dos Transportes não existe mais e quem o executa é Ministério da Infraestrutura (Minfra).

Incoerente pensar que no período belicoso, seja de um órgão diferente ao Ministério da Defesa (MD) o responsável pela coordenação desses ativos na Amazônia Azul. Entretanto, o MD foi criado em 1999, cinco anos depois do início de vigência do decreto acima.

Mas a partir da criação do MD até os dias atuais (mais de vinte anos), não ocorreu nenhuma alteração da legislação acima para que houvesse a mudança no documento já mencionado sobre o transporte marítimo em situações de tensão internacional e/ou guerra ou a anulação/prescrição dele.

As possíveis interpretações para a mobilização nacional na Amazônia Azul com os ativos humanos embarcados em caso de ameaça externa / tensão internacional ou guerra:

- (1) Em caso de tensão internacional ou guerra: o responsável é Ministério da Infraestrutura;
- (2) Em caso de agressão externa, o responsável é o Ministério da Economia, por ter sob sua responsabilidade o sistema setorial de mobilização econômica com os Ministérios de Minas e Energia e o da Infraestrutura;
- (3) Em caso de mobilização nacional, pela Constituição e para elasticidade das forças, o responsável é o Ministério da Defesa, com o sistema mobilização militar (convocação de civis para aumentar o quantitativo humano das Forças Armadas);

A informação, à primeira vista, poderia ser motivo de discussão entre ministérios (MT/Minfra x MD e ME) mediante ameaça externa (tensão internacional ou guerra), o que pode acarretar maior tempo de resposta do Brasil.



A possibilidade de discussão entre os gestores públicos de cada órgão e decisão sobre qual instituição ministerial estaria com o comando/controlado desses ativos materiais (navios e plataformas) e humanos (pessoal embarcado) em caso de tensão internacional (ameaça) ou guerra, o que seria prejudicial em relação ao tempo de resposta da Nação.

São atores ministeriais que precisam conversar entre si para a possibilidade de um arcabouço jurídico único e coeso, em prol de marco regulatório no quesito consciência situacional na área de defesa para os ativos humanos civis embarcados em plataformas de petróleo e embarcações de apoio, caso seja decretado o SINAMOB mediante ameaça externa.

3.2 Vulnerabilidades da Amazônia Azul

As águas jurisdicionais brasileiras, batizadas como “Amazônia Azul”, pelo Comandante da Marinha em 2004 (VERSAL EDITORES, 2014, p.27), área estratégica para o Estado devido sua biodiversidade de recursos vivos e não vivos, no caso do estudo: petróleo e gás natural, são segundo o referido Comandante, objetos de cobiça de atores internacionais que devem ser protegidos, se tornou uma das mais importantes questões estratégicas para o país. (VERSAL EDITORES, p.31)

O potencial econômico no subsolo marítimo brasileiro, no entanto, vai muito além de petróleo e do gás natural encontrados na região do pré-sal(...) Há vastas reservas de ouro, diamante, ferro, níquel, estanho, cobalto, cobre e fosfatos entre outros minerais. Pelo menos 17 variedades estudadas pelo REPLAC. (VERSAL EDITORES, 2014, p.34)

Segundo a PND e END, a Amazônia Azul é de vital relevância para o País, com elevado potencial de recursos, dentre eles o petróleo e o gás natural, com a magnitude do comércio marítimo (BRASIL, 2020, p.14). O Estado tem consciência da área geoestratégica e econômica que são as águas jurisdicionais brasileiras.

A exploração e exploração da Amazônia Azul e a utilização das linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul continuarão a ser vitais para o desenvolvimento do Brasil, exigindo a intensificação das capacidades de prover Segurança Marítima (BRASIL,2020, p.33).



A partir das informações da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) por meio do Painel Dinâmico sobre: (1) exploração e produção de petróleo e gás natural (E&P); (2) fase de produção; (3) panorama nacional dos poços marítimos, podem ser obtidos os dados em 2020 e 2021 para barril de petróleo equivalente (BOE), foi feita a tabela abaixo com os índices mínimo, médio, máximo e total para os dois últimos anos. Nota-se que o mais de três milhões de barris/mês para todos os meses dos anos. Insumo relevante para consumo interno e comércio exterior.

ANO 2020			ANO 2021		
BOE MÍNIMO	3.286.080,34	MÊS DEZEMBRO	BOE MÍNIMO	3.414.305,52	MÊS FEVEREIRO
BOE MÉDIA	3.517.722,96		BOE MÉDIA	3.515.448,35	
BOE MÁXIMO	3.773.386,22	MÊS JANEIRO	BOE MÁXIMO	3.680.455,47	MÊS JULHO
BOE TOTAL	42.212.675,52		BOE TOTAL	42.185.380,15	

Fonte: Elaboração dos autores com base no Painel dinâmico da ANP

As plataformas de petróleo e suas embarcações de apoio, fazem parte da competência do Ministério de Minas e Energia ao operarem os poços marítimos brasileiros, assim como essas embarcações mercantes e plataformas são de responsabilidade do Ministério da Infraestrutura.

As cargas transportadas e os insumos explorados (petróleo e gás natural) exercem influência no comércio exterior e abastecimento interno.

Com as descobertas dos campos petrolíferos em águas profundas – o pré-sal- a ampliação da Plataforma Continental e a proteção da “Amazônia Azul” o Estado retomou incentivos no campo naval.

Para defender tal patrimônio, o Brasil precisava incrementar a sua Marinha com equipamentos de maior poder dissuasório e se incluir no rol dos países que contam com o submarinos de propulsão nuclear. Estavam criadas as condições para o lançamento do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) (VERSAL EDITORES, 2014, p 88).

Todavia, o submarino e os atores estatais como militares são meios navais que protegem a área marítima. É necessário que os atores civis, os quais operam e mantêm o perfil



energético brasileiro com os campos marítimos no setor de exploração, produção e transporte desses insumos também estejam aptos para serem mobilizados pelo Estado durante uma situação belicosa ou de ameaça externa. Esses ativos civis compõem o pessoal de Marinha Mercante⁵.

De acordo com a PND e END, ambas de 2020, a dissuasão deve ser a primeira postura estratégica a ser considerada para a defesa dos interesses nacionais. A capacidade do Estado em agir rápido para mobilizar recursos humanos no setor petrolífero marítimo é uma ação dissuasória.

Os ativos humanos embarcados ao serem mobilizados e/ou convocados, estarão sob ordens do Ministério da Defesa pela lei complementar já informada, e também são da competência do Ministério da Economia (pois abarca o antigo Ministério do Trabalho) por serem dados de trabalhadores nacionais a bordo dos navios mercantes, conforme o decreto de 1994.

Ameaças contra plataformas marítimas de petróleo exigem a atuação militar em certo grau (poder coercitivo duro) para fazer que seja cumprida a lei do SINAMOB. Segundo Paiva (2016), as plataformas petrolíferas são vistas pelo Estado como Infraestruturas críticas, e a END informa o objetivo de proteção desses insumos para que sejam mantidos em operação em caso de ataques.

Por meio do Sistema de Acesso à Informação As respostas dos questionamentos do artigo, estão abaixo: as manifestações foram feitas no sistema de acesso à informação, no site federal, “<https://falabr.cgu.gov.br/publico/Manifestacao>”, cujas identificações estão na tabela abaixo:

⁵ Pessoal de Marinha Mercante – De acordo com o artigo 12 da Lei nº 2.180/1954.



NUP	Dia		Hora		Órgão	
	Solicitação	Resposta	Solicitação	Resposta	Destinatário	Remetente
50.001.044859/2021-21	13/08/2021	x	14:13	x	M Infra	MME
	17/08/2021	x	16:27	x	MME	Petrobras
	08/09/2021	x	13:26	x	Petrobras	MD
	08/09/2021	23/09/2021	15:28	14:48	MD	CMAR
60.110.003504/2021-07	09/09/2021	x	20:38	x	MD	X
	10/09/2021	x	13:37	x	MD	CC/PR
	13/09/2021	x	20:30	x	CC/PR	PR
	x	25/10/2021	X	10:52	PR	MD
48.003.005469/2021-74	09/09/2021	20/09/2021	20:26	14:01	MME	MME
50.001.053038/2021-86	16/09/2021	16/09/2021	20:02	21:04	M Infra	ANTAQ
	16/09/2021	24/09/2021	21:04	16:32		

Fonte: Tabela compilada pelos autores com informações baseadas no Sistema de Acesso à Informação

De acordo com a tabela acima e as respostas abaixo, percebe-se uma ausência de competência dos ativos humanos embarcados. O Minfra informa não ter competência sobre o tema, transfere ao Ministério de Minas e Energia (MME), o qual encaminha para a empresa PETROBRAS.SA, que por sua vez envia ao Ministério da Defesa (MD) e este ao Comando da Marinha, como Autoridade Marítima, cujas respostas recebidas estão citadas abaixo, respectivamente com a ordem na tabela:

- (1) “O planejamento da Mobilização Marítima é realizado a partir das carências identificadas dentre as necessidades de recursos levantadas nos Planejamentos Conjuntos conduzidos pelo Ministério da Defesa (MD). O Plano de Mobilização Marítima (SIMOMAR) tem como objetivo servir de subsídio para a elaboração do Plano Setorial de Mobilização Militar, que por sua vez irá compor o Plano Nacional de Mobilização. A elaboração de planos de defesa de instalações críticas não é de competência do SIMOMAR.”
- (2) “Seção de Coordenação da Mobilização Nacional (SECMOB), deste Ministério, NUP 60110.003504/2021-17 de 09 de setembro de 2021. Em relação ao pedido, o Serviço de Informações ao Cidadão – SIC do Ministério da Defesa- MD esclarece que a informação solicitada não constitui área de competência da administração central do MD.”
- (3) O MME - “Esclarecemos que, em relação aos demais questionamentos, não possuímos informações para subsidiar as respostas”.



- (4) ANTAQ - “Ressalto que, a princípio, os referidos resultados estão fora do escopo de estudos de competência da Agência.”

A reflexão que fica, como manter o perfil energético marítimo brasileiro em caso de ameaça externa e decretado o SINAMOB sem a logística e a mobilização dos ativos humanos que trabalham embarcados?

Os organismos ministeriais e suas agências, que estão diretamente ligados À questão, como:

- (1) MD - órgão central do Sistema de Mobilização Nacional, responsável pela defesa do Estado, informa não ter competência para atuar nesse caso
- (2) MInfra e ANTAQ – Não tem competência, mesmo sendo os responsáveis pelo transporte marítimo e plataformas petrolíferas;
- (3) MME - Não tem competência para atuar na área de mobilização, mesmo sendo o responsável pelos campos petrolíferos e manutenção do perfil energético nacional;
- (4) Casa Civil / Presidência da República – Não tem competência para atuar na mobilização nacional;
- (5) Comando da Marinha, informa não ser de sua competência ao se tratar de plataformas de petróleo como infraestruturas críticas. Versa apenas mobilização militar.

Se o Estado não sabe quem está a bordo, como garantir que sejam mobilizáveis e ainda mais, endógenos à soberania nacional? Os trabalhadores a bordo são civis. De quem é a responsabilidade de mobilizar os recursos em prol da Pátria senão o próprio Estado?!

É preciso fortificar a logística nacional concomitantemente com o preparo da mobilização (GUERESCHI, 2008). São os recursos humanos a bordo que compõe a logística de exploração, produção e transporte dos campos marítimos para os portos do Estado e os do comércio exterior.

A situação de mobilizar os recursos humanos que operam as plataformas e embarcações de apoio, diferente de um conflito clássico militar, afeta o pensamento militar brasileiro por necessitar usar a da legislação em vigor, na qual mobiliza civis, para adequar-se nas percepções e doutrinas militares.



Esse pessoal embarcado deve ter uma logística coerente com as peculiaridades marítimas como a distância; o fato de serem civis embarcados; se serão usados como reserva naval (incorporação para a Força Naval para composição de combois); tipos de embarcações e meio operacional de cada unidade entre tantos outros.

É essencial que esses ativos humanos embarcados conheçam seus papéis em prol do Estado, uma vez que são os atores mais próximos ao local da ação, em uma possível cooperação militar-civil acordada entre defesa nacional / ministérios envolvidos no setor mercantil e mobilização dos civis a bordo.

Abaixo seguem alguns óbices encontrados durante a pesquisa:

- (1) Leis de Requisições no site da Câmara dos Deputados refere-se à 1921 e 1942⁶
- (2) Não existem cursos de capacitação do Ministério da Defesa na área de Marinha Mercante em prol do Estado brasileiro.
- (3) Internacionalmente, de acordo com a IMO, existe o curso para Oficial de proteção do navio⁷ (SSO), mas não tem marco regulatório que este oficial seja nacional.
- (4) Não existe uma Agência Reguladora Nacional desses recursos humanos para que seja feita uma base de dados das capacidades e cartas de competência para exercer funções específicas a bordo.
- (5) Há ativos humanos nacionais e internacionais a bordo.
- (6) Legislação complexa e segmentada no que tange meios da Marinha Mercante.
- (7) Não há planos de mobilização de ativos humanos embarcados.

A percepção da ameaça e reação dos ativos humanos que operam as plataformas de petróleo são fatores decisivos no aprimoramento ou na depreciação da capacidade do Brasil em produzir hidrocarbonetos, produto fundamental para o desenvolvimento nacional.

⁶ Lei nº.:4.263 de 14 de janeiro de 1921 e a Lei nº.:4.812 de 08 de outubro de 1942 com seus decretos que, primeiro a revoga (Dec. nº.:8.090 de 15 de outubro de 1945), em sequência tem a revogação do documento que revogou a lei (Dec.nº.:8.158 de 03 de novembro de 1945); depois tem a extinção da comissão de requisições (Dec.nº.:9.682 de 30 de agosto de 1946).

⁷ Oficial de Proteção de Navio – Engloba Plataformas petrolíferas.



A forma de recrutamento de recursos humanos, seu emprego nos meios navais de produção de petróleo *offshore* e a formação com controle das reservas mobilizáveis, em caso de necessidade, vão determinar o sucesso ou fracasso quando a nação for chamada a cumprir sua missão constitucional de mobilização. A eficiência da estrutura da logística de defesa depende da recíproca e ampla interação entre civis e militares nos assuntos da PND (WALKER,2015).

É prudente que sejam desenvolvidos estudos e planejamentos para o preparo da mobilização em todos os campos do Poder Nacional, no caso do artigo, no setor offshore e seus ativos humanos embarcados, com o propósito de identificar ações que venham transformar o potencial existente a bordo em Poder Nacional mobilizável, com vista ao empregado no caso de agressão estrangeira.

Nessa linha de raciocínio, no campo *offshore* – plataformas de petróleo e embarcações de apoio - é importante saber como utilizar os recursos humanos embarcados para viabilizar uma logística de mobilização buscando implementar uma resposta eficiente e eficaz diante de possível agressão estrangeira.

Uma alternativa viável para se adequar seria um estudo do plano de como executar as leis e recursos em caso de ameaças, para reduzir o tempo de resposta. É interessante que a legislação esteja alinhada à doutrina de defesa para uma maior agilidade frente ao agressor externo.

Com essas percepções dos referenciais teóricos utilizados, no cenário petrolífero brasileiro, acredita-se que um planejamento para uma possível execução de mobilização, como todos embarcados devem se comportar e/ou agir, torna-se vital para os interesses brasileiros no setor petrolífero.

Em virtude da falta de artigos científicos afetos ao tema de mobilização dos ativos humanos embarcados diretamente, percebe-se uma falta de mentalidade de mobilização nacional, ausência de objetivos claros e precisos, estruturas bem definidas e legislação flexível e abrangente.



A mobilização de recursos humanos para compor as plataformas de petróleo é um processo com pouca experiência no preparo: a partir da formação e o cadastramento de ativos aptos, o enquadramento e o controle das categorias de bordo (convés, máquinas, perfuração, química, biológica, prospecção, etc), a especificação das especialidades e funções a cumprir, o destino operacional aos efetivos mobilizados e a execução de instrução niveladora aos efetivos mobilizados.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante a pesquisa, pode-se inferir sobre a necessidade de difundir a mentalidade da defesa nacional para os operadores da Marinha Mercante diretamente envolvidos no transporte e energia.

Para isso, é importante implementar planos setoriais voltados à formação, adestramento e mobilização para os atores embarcados nas plataformas de petróleo e embarcações de apoio, diante da consciência situacional do mundo atual repleto de ameaças de ataques terroristas, sabotagem e outras definições que o Estado considere importante para defesa.

O pessoal da Marinha Mercante deve ser capacitado, adestrado e treinado com foco também na defesa, não apenas na navegação marítima e na exploração de petróleo e gás natural. Os ativos humanos embarcados devem estar habilitados em defesa, configurados como recursos mobilizáveis, com objetivo de aumentar rapidamente o sistema elástico do quesito atores duais para a capacidade de mobilização nacional.

Foram identificadas lacunas inadequadas na legislação (Conforme as leis de requisição, a lei de mobilização nacional e os ministérios envolvidos no tema proposto) e baixo número de pesquisas ou autores abordando a mobilização de ativos humanos da Marinha Mercante.

Tais óbices tornam fundamental o fomento da mentalidade de pesquisar e disseminar sobre mobilização, desde a formação dos ativos de pessoal da Marinha Mercante, em sua posição de uso dual como parte da reserva das Forças Armadas com encargos relacionados com a Defesa Nacional, incluindo os Oficiais formados nas Escolas de Formação da Marinha Mercante, mas também os profissionais, não tripulantes, como: biólogos, operadores de planta de exploração, pilotos de robôs aquáticos, operadores de bloco, químicos, etc.



A fim de elevar, rapidamente, o contingente necessário para fazer frente à ameaça em águas jurisdicionais brasileiras, é necessário a conscrição universal voluntária dos recursos humanos da Marinha Mercante, por meio da conscientização, como forma de engajamento da sociedade com mentalidade global e participativa nos assuntos de defesa nacional.

Por fim, somente por meio de exercícios de mobilização e apresentação dos ativos humanos, em parceria com empresas que exploram petróleo e gás natural na costa brasileira, o Brasil estará pronto para atender plenamente aos objetivos da Política Nacional de Defesa e a Estratégia Nacional de Defesa.

Por meio da pesquisa feita, postula-se que seja criado cursos de capacitação de acordo com os níveis acadêmicos, nos quais abarquem os ativos humanos da Marinha Mercante e suas categorias, exemplo: marinheiros de convés, máquinas, Oficiais, cozinheiros marítimos, fluviários, pescadores, fiscais, químicos, operadores de ferramentas na plataforma, etc. Recomenda-se que o Estado crie Grupos de Trabalhos entre os órgãos ministeriais para desenvolver planos de mobilização em caso de ameaça externa.

Grupos de Trabalho voltados na área de logística e mobilização da Marinha Mercante, com objetivo de saber sobre a possibilidade de retirada dos ativos humanos de bordo para a elasticidade das FA (na formação de comboios e/ou aumento de quantitativo da Força Naval), planos para manutenção do perfil energético marítimo e transporte dos insumos explorados e produzidos durante ameaça externa.

Os civis a bordo precisam estar habilitados para alertar (de bordo) uma ameaça externa e saber como alertar (sem causar reconhecimento de agente exógeno), o quê, quando, onde e para quem reportar com maior rapidez. Para que o Estado saiba da ameaça e possa por em prática os planos de mobilização desses civis.

De modo que o Estado possa executar o exercício do poder dissuasório com a manutenção de reservas compatíveis e mobilizáveis, apresentando o fator humano como elemento chave para que o Poder Nacional possa ser mobilizado diretamente como elasticidade das Forças e ou indiretamente para garantir o perfil energético e combustível dos transportes no teatro de operações, sobrevivência da Nação brasileira.



BRASIL, Decreto nº 8.793, de 29 de junho de 2016, **Fixa a Política Nacional de Inteligência**; Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 30 de junho de 2016;

BRASIL, Exército, Estado-Maior, **Operações**, 5ª edição, Brasília, 2017.

BRASIL. **Fatos da história naval**. Ministério da Marinha: Diretoria de Portos e Costas (DPC), 1971.

BRASÍLIA, Presidência da República; Governo Federal; **Guia da Política de Governança Pública**; 2018;

CÂMARA DOS DEPUTADOS; LEI nº.: 11.631, de 27 de dezembro de 2007, **dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização - SINAMOB**. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111631.htm, visita ao site em 21/05/2021.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **Delineamentos da estratégia**. Florianópolis: IDESC, 1980.

CONGRESSO NACIONAL, Lei complementar número 97 de 9 de junho de 1999; a qual **dispões sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas**; http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp97compilado.htm, visita em 21/05/2021.

CONGRESSO NACIONAL, **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa 2020**, https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf, Páginas: 35,39,63,67,73; visita em 21 de setembro de 2021;

COSTA, Mannom Tavares da, **A Evolução do Policiamento Aquático Brasileiro de 1808-1945**; DOI: 10.29327/739793; Revista Marítima Brasileira, ISSN 0034-9860 número 07/09, volume 141, ano 2021, p. 155-167;

COSTA, Mannom Tavares da, **A Evolução do Policiamento Aquático Brasileiro de 1945-1985**; DOI: 10.29327/739737; Revista Marítima Brasileira, ISSN 0034-9860 - Carta de aceite em 23 de setembro de 2021.

GÓES, Guilherme Sandoval. **A geopolítica da energia no século XXI**. Rio de Janeiro: Synergia, 2021.

GUERESCHI, João Fernando; **A criação do sistema nacional de mobilização**; Revista da Escola Superior de Guerra, V.24, ISSN 0102-1788, i.50; DOI 10.47240;

IMO, **ISPS CODE**, 2008, <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>; acesso em 20 de outubro de 2021;



IMO, Resolution MSC. 428(98), **Maritime Cyber Risk Management in Safety management Systems – MSC 98/23/add 1, annex 10 page 1**, adopted 16 June 2017; [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Resolution%20MSC.428\(98\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Resolution%20MSC.428(98).pdf); acesso em 26 de outubro de 2021;

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), **Projeção da População do Brasil e das Unidades da Federação**, <https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/index.html>; acesso em 27 de outubro de 2021.

MACHADO, Marco Antônio Pinheiro. **Pré-sal: A Saga. A história de uma das maiores descobertas mundiais de petróleo**. Porto Alegre: L&PM, 2018.

MARINHA DO BRASIL; ESTADO MAIOR DA ARMADA; **O Posicionamento da Marinha do Brasil nos Principais Assuntos de Interesse Naval**- EMA 2017.

MINISTÉRIO DA DEFESA; **Estratégia Nacional de Defesa 2016** – Capítulo 14 Item 1.1.2 - <https://www.gov.br/capes/pt-br/centrais-de-conteudo/estrategia-nacional-de-defesa-pdf>, visita ao site 21/05/2021

MINISTÉRIO DA DEFESA, **Política de Mobilização Nacional -PMN-2010**-baseado no Decreto nº 7.294 de 06 setembro de 2010;

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, **Painel Dinâmico sobre exploração e produção de petróleo e gás natural**; <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/paineis-dinamicos-da-anp/paineis-dinamicos-sobre-exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/paineis-dinamicos-de-producao-de-petroleo-e-gas-natural> ;acesso em 10 de outubro de 2021.

MORAES, José Mauro de; **Petróleo em águas profundas – Uma história tecnológica da Petrobras na exploração e produção offshore**; 2013;

https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_petrobras_aguas_profundas.pdf, acesso em 25 de outubro de 2021.

NYE JR, Joseph S.; **The future of Power**, editora: Benvirá; 2011;

PAIVA, Iure. **Política Nacional de Defesa e Proteção da Infraestrutura Energética Crítica no Brasil**; Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais e-ISSN 2238-6912; ISSN 2238-6262 v.5, n.10, Jul./Dez. 2016 | p.182-208;

SENADO FEDERAL, Decreto nº:1.052 de 04 de fevereiro de 1994; **Dispõe sobre a direção civil do transporte marítimo em situações de tensão internacional ou guerra**, e dá outras providências, <https://legis.senado.leg.br/norma/390787/publicacao/15784864>, acesso em 22 de outubro 2021.



SCHOLVIN, S. ;SERRA, M.; FRANÇOSO, M. , BASTOS, P. , MELLO, P. , & BORGES, A;
Densidade, distância, divisão e as redes de produção globais: O caso do setor brasileiro de petróleo e gás;Economia e Sociedade, 2020.

VERSAL EDITORES, **Submarinos -Defesa e Desenvolvimento para o Brasil**, 2014.

VIDEIRA, Antônio Celente; **Da industrialização militar à mobilização nacional;** editora Luzes; 2019;

YERGIN, Daniel; **O Petróleo – Uma história mundial de conquistas, poder e dinheiro**, 9ª edição; editora: Paz & Terra; 2020.

WALKER, Márcio Saldanha; **A Logística de Defesa Integrada à Sociedade;** Revista Escola de Guerra Naval, V 21, n 1, p: 261-282. Janeiro/jun.2015.

