

REPERCUSSÕES DA CONTENÇÃO DA AMEAÇA DO TERRORISMO INTERNACIONAL NA ECONOMIA BRASILEIRA

Cmt. Adj. Int. Ricardo Zonato Esteves

Abin

As medidas implementadas em vários países para a contenção da ameaça do terrorismo de matiz islâmico, principalmente nos Estados Unidos da América (EUA), após os atentados de 11 de setembro de 2001, têm ocasionado uma série de revezes para os países que vêm se beneficiando do processo de globalização econômica, possibilitado pela crescente evolução tecnológica dos meios de produção, pelas facilidades de comunicação e de transporte de produtos e pessoas.

O novo contexto das relações internacionais e de percepção da ameaça terrorista gerou consequências não apenas para os governos nacionais, instados a maior grau de cooperação entre si e a esforços de atualização de suas legislações e estruturas administrativas voltadas para o enfrentamento do terrorismo, mas também para as pessoas e empresas, que passaram a se deparar com novos obstáculos à movimentação de passageiros e produtos entre países.

No campo das relações multilaterais, os organismos internacionais foram chamados a atualizar o arcabouço de normas jurídicas internacionais para o enfrentamento da nova ameaça. No âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU) e seus organismos especializadas, são treze as convenções, além de resoluções do Conselho de Segurança que, por seu caráter obrigatório, vinculam os Estados-membros da organização ao cumprimento e implementação das mesmas. No âmbito regional, a Organização dos Estados Americanos (OEA) possui três convenções sobre o tema. O Brasil assinou e ratificou todas essas convenções e começou processo de adaptação de sua legislação nacional ao que nelas é preconizado.

Entre as normas internacionais adotadas, deve-se destacar, por seu impacto na vida das empresas e das pessoas, os novos padrões de segurança impostos por dois dos organismos da ONU. A Organização Marítima Internacional estabeleceu o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security – ISPS Code). Em relação à aviação civil, a Organização de Aviação Civil Internacional (International Civil Aviation Organization – ICAO) também impôs novos padrões de segurança. Além disso, até o início de 2008, os passageiros de vôos com destino aos EUA terão seus nomes cotejados com listas de terroristas, ou suspeitos de terrorismo, antes da partida, em vez de após a decolagem, como ocorre atualmente. A mudança faz parte de uma reformulação em andamento cujo objetivo é fazer com que o Departamento de Segurança Interna estadunidense assuma o controle sobre as investigações com base nas listas de suspeitos, relativamente a todos os vôos comerciais internacionais e domésticos.

O ISPS Code, implementado por iniciativa dos EUA, valendo-se da sua posição de maior economia mundial e do seu peso específico nas relações internacionais, visa a aumentar a segurança do comércio marítimo internacional diante das ameaças terroristas. Prevê uma série de critérios de avaliação de riscos à proteção marítima, tais como compartilhamento de informações; manutenção de protocolos de comunicação; controle de acesso aos navios e às instalações portuárias; combate ao crime organizado; alarme em caso de ameaças à segurança marítima e portuária; planos de proteção de navios e portos, baseados na avaliação de riscos; e treinamento de pessoal. Os níveis de segurança estabelecidos para navios e portos são: nível 1 (risco de atentado mínimo); nível 2 (não há ameaça aparente de terrorismo); e nível 3 (risco iminente de atentado).

Apesar de a implantação do Código não ser obrigatória, a não-adequação dos navios e portos brasileiros poderia restringir a participação do País no comércio internacional. Essa restrição seria extremamente prejudicial à economia brasileira, pois a maior

parte das exportações e importações ocorre por via marítima (81% do total das exportações em 2005, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior).

Além dos prejuízos para o comércio externo, a não-implantação do ISPS Code pode causar ao Estado brasileiro o aumento da vulnerabilidade ao crime organizado, ao terrorismo, ao narcotráfico, ao tráfico de armas, à entrada de epidemias, ao contrabando de cargas, à biopirataria, e à entrada de imigrantes ilegais. Ademais, os navios estrangeiros podem se recusar a atracar nos portos brasileiros que não possuam a certificação exigida.

No Brasil, a autoridade responsável por certificar os portos de acordo com o Código é a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). O processo de certificação envolve a avaliação dos riscos à proteção marítima, a elaboração de um plano de segurança baseado na avaliação e a definição de um Supervisor de Segurança. Se a instalação portuária está adequada ao ISPS Code, recebe a Declaração de Cumprimento (DC); se ainda não implementou todas as medidas previstas no plano de segurança, recebe o Termo de Aptidão (TA).

A certificação não é permanente e pode ser revogada se o porto ou navio descuidar dos procedimentos de segurança. Desde 2006, todos os navios de bandeira brasileira que operam no comércio exterior estão certificados. Esse processo de certificação dos navios foi realizado pela Marinha do Brasil, por meio da Diretoria de Portos e Costas.

Para a obtenção de tal conjunto de certificações, têm sido necessários vultosos investimentos, realizados pela Administração Pública. Os dez principais portos do país são controlados pelos governos federal (por intermédio das Companhias Docas), estaduais ou municipais. Apesar desses investimentos, os principais portos brasileiros, que concentram cerca de 90% das exportações por via marítima e são administrados pelo Estado, ainda não estão totalmente adequados às normas de segurança do ISPS Code.

Os principais entraves à implementação do código referem-se a problemas de gestão pública, como demora na liberação de recursos e ineficiência na condução dos processos de licitação. Além disso, ocorre a resistência de sindicatos de trabalhadores portuários às novas medidas.

Por outro lado, a importância do mercado consumidor estadunidense para muitas das grandes empresas exportadoras brasileiras faz com que a adequação dos terminais geridos pela iniciativa privada esteja mais adiantada do que naqueles geridos pelo Estado. Esse bom desempenho na implementação do código decorre da disponibilidade e maior agilidade na aplicação dos recursos e da visão empresarial dos administradores privados, que percebem as despesas com segurança portuária como um investimento para melhoria dos negócios.

Assim sendo, deve-se esperar que a importância do comércio externo para o País induza ao aceleração do processo de certificação dos portos brasileiros, sob o risco de os produtores nacionais perderem mercados importantes, e o Brasil, conseqüentemente, divisas essenciais para o seu desenvolvimento. Nesse sentido, é necessário tornar a gestão dos recursos investidos pelo governo federal mais eficiente e melhorar a comunicação entre os portos e os órgãos de segurança pública, promovendo ações conjuntas. A total adequação dos portos brasileiros ao ISPS Code pode tornar o País mais competitivo na economia e menos vulnerável à ocorrência de ilícitos por via marítima.

O comércio externo brasileiro também foi afetado pela implantação da Lei de Bioterrorismo dos EUA (Bioterrorism Act). Essa lei, promulgada em junho de 2002 e posta em vigor em 12 de dezembro de 2003, em resposta à possibilidade de atentados bioterroristas, estabeleceu uma série de rigorosas regras para a comercialização e importação de alimentos destinados ao consumo nos EUA, tais como: necessidade de registro no Food and Drugs Administration (incluindo nomeação de agente estadunidense para empresas estrangeiras), exigência de manutenção de arquivos específicos, necessidade de aviso prévio para cada partida de ali-

mentos destinados ao país e, por último, possibilidade de detenção administrativa dos alimentos importados que estejam em desacordo com a legislação.

O Brasil, mesmo não tendo sido atingido diretamente pelo flagelo do terrorismo internacional, tem de se adequar às novas condições da conjuntura internacional, caso queira manter e ampliar a sua condição de *global trader*, comerciando uma grande variedade de produtos e serviços com o maior número possível de países. Apesar de parte da opinião pública brasileira, ingenuamente, acreditar que o País não tem papel a desempenhar no atual combate ao terrorismo liderado pelos países protagonistas do cenário mundial, isso está longe ser verdade. Indiretamente, a falta de visão de algumas lideranças públicas pode nos causar transtornos na área mais essencial para a estabilidade de um Estado moderno: a economia.

* * *
ABIN
EM DEFESA DO BRASIL

Você sabia?

Que a Abin é o único órgão de inteligência brasileiro criado por lei?

A Abin foi criada pela Lei 9.883, de 7 de dezembro de 1999 e é o único órgão que tem a atividade de Inteligência como fim e não como subsidiária ou coadjuvante.

Que os servidores da Abin fazem um compromisso moral, quando assumem seus cargos, em defesa dos interesses nacionais e do Estado Democrático de Direito?

O compromisso da Abin:

“Como integrante da Agência Brasileira de Inteligência e perante a Bandeira do Brasil, a Constituição Federal e pela minha honra, prometo fiel observância às leis, normas e regulamentos; lealdade aos seus princípios, valores e tradições; e dedicação integral ao serviço da Pátria.”

Que o ingresso na carreira de Inteligência se faz por meio de concurso público? A carreira de Inteligência se inicia na titularidade de Comissário de Inteligência, pós-conclusão do Curso de Formação de Inteligência (CFI), da Escola de Inteligência, com remuneração inicial de R\$ 4.908,65. Neste ano de 2007, a Abin deverá lançar edital para o provimento de cargos de nível superior e intermediário. Se você está interessado, fique atento às novidades no site www.abin.gov.br.