

**ESCOLA DE GUERRA NAVAL**

**RENATO GONÇALVES FERREIRA**

**O COMBATE AOS CRIMES TRANSNACIONAIS NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS  
POR MEIO DE OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS: situação atual (2022) e oportunidades de  
melhoria**

**RIO DE JANEIRO, RJ**

**2022**

RENATO GONÇALVES FERREIRA

**O COMBATE AOS CRIMES TRANSNACIONAIS NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS  
POR MEIO DE OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS: situação atual (2022) e oportunidades de  
melhoria**

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) Wagner Reis

Coorientador: CMG (RM1) Daher

RIO DE JANEIRO, RJ

2022

## **AGRADECIMENTOS**

À minha esposa Juliana Caiaffa, por todo amor e dedicação à nossa família, principalmente nos momentos em que estive ausente.

À minha mãe Ana Maria, por me ensinar o apreço ao estudo e me apoiar sempre.

Ao meu Orientador, Capitão de Mar e Guerra (RM1) Wagner Reis, meu reconhecimento por seu apoio durante todas as fases de elaboração deste trabalho.

Ao Agente de Polícia Federal André Luiz Sampaio Vaz de Mello, pela confiança e reconhecimento do meu trabalho.

À Polícia Federal, pela oportunidade concedida.

À Escola de Guerra Naval, pelos ensinamentos transmitidos no C-PEM 2022.

Aos companheiros da Turma C-PEM 2022, pela cordialidade que fui recebido e pela troca de experiências enriquecedoras.

A Deus, por tudo...

Ao meu pai Ronaldo Elias (*in memoriam*), que me ensinou a virtude da coragem e aos meus filhos, Julia e Renato, pelo futuro que representam.

## RESUMO

O incremento da criminalidade transnacional, no mundo Pós-Guerra Fria, desperta a atenção das Nações sobre as novas necessidades no ramo da Segurança, principalmente nas áreas de fronteira. As Águas Jurisdicionais Brasileiras, ricas em recursos econômicos (CARVALHO, 2018), vêm se destacando no cenário nacional como fonte de riquezas. Proteger a fronteira marítima brasileira, em sua enorme extensão, é um desafio para vários atores com interesse em Segurança Marítima, que muitas vezes excede a capacidade individual de cada instituição. Desse modo, apoiam-se mutuamente para exercer suas atividades, geralmente sem coordenação e planejamento integrado. Observa-se que essa forma de atuação reflete um modelo inadequado, capaz de gerar duplicidade de ações e desperdício de recursos. Nesse sentido, surge o interesse acadêmico sobre as Operações Interagências para Segurança Marítima, em busca da melhor forma para realizar a integração das forças para consecução de objetivos comuns. Dessa maneira, utilizou-se como metodologia analítica qualitativa a pesquisa bibliográfica e documental sobre o assunto, assim como a análise de casos concretos de incidência criminal e operações interagências, com intuito de estabelecer o quadro situacional atual (2022) para o combate aos crimes transnacionais, por meio de Operações Interagências no Brasil, e de identificar sugestões de melhoria. Como resultado, foi constatado que a Segurança Marítima se insere em um ambiente multidimensional sob a ameaça de doze tipos de atividades criminosas transnacionais, combatidas por um rol de dez atores com interesse em Segurança Marítima. No que tange às Operações Interagências em Segurança Marítima, foram abordados os desafios e fatores positivos, além de exemplos nacionais que refletem três formas diferentes de ação. Também foram analisados modelos internacionais de atuação integrada para Segurança Marítima. Diante da complexidade jurídico normativa observada para a atividade das forças de segurança no mar, aliada à inexistência de uma Doutrina dedicada às Operações Interagências em Segurança Marítima, sugere-se a criação de um Manual de Direito Penal Marítimo atualizado, bem como o desenvolvimento de uma Doutrina de Operações Interagências dedicada ao tema Segurança Marítima.

**Palavras-chave:** Operações Interagências. Segurança Marítima. Crime Transnacional.

## ABSTRACT

The increase in transnational crime in the post-cold war world awakens the attention of Nations to the new needs in the field of Security, mainly in border areas. The Brazilian Jurisdictional Waters, rich in economic resources (CARVALHO, 2018), have been standing out on the national scene as a source of wealth. To its enormous extent, protecting the Brazilian maritime border is a challenge for the various actors interested in the marine security sector. It often exceeds the individual capacity of each institution. In addition, they support each other in carrying out their activities, usually without coordination and integrated planning. However, this form of action reflects an inadequate model capable of generating duplicity of actions and wasting resources. In this sense, the academic interest in Interagency Operations for Maritime Security, in search of the best way to integrate forces to achieve common goals. However, the theme still does not find a place in Brazilian literary publications. They are restricted to studies developed in high studies of military schools. Therefore, it was carried out through qualitative analytical methodology, a bibliographical and documental research on the subject, as well as analysis of concrete cases of criminal incidence and interagency operations, to establish the current (2022) situational framework for combating transnational crime companies through interagency operations in Brazil and identify suggestions for improvement. As a result, it was found that Maritime Security is part of a multidimensional environment under threat from twelve types of transnational criminal activity, fought by a list of ten actors with interest in maritime Security. Regarding Interagency Operations in Maritime Security, challenges, positive factors, and national examples reflect three different forms of action. International performance models were also analyzed with an integrated system for Maritime Security. Given the regulatory legal complexity observed for the activity of the security forces at sea, together with the inexistence of a Doctrine dedicated to Interagency Operations in Maritime Security, it is suggested the creation of an updated Maritime Criminal Law Manual, as well as the development of an Interagency Operations Doctrine dedicated to the topic Maritime Security.

**Keywords:** Interagency Operations. Maritime Security. Transnational Crime.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Limites marítimos e a Soberania Nacional.....	39
Figura 2 – Representação gráfica dos limites marítimos brasileiros .....	40
Figura 3 – Mapa anual de roubo armado a navios e pirataria 2021 - <i>International Maritime Bureau</i> .....	44
Figura 4 – Quadrilhas usam rotas pelo mar no contrabando de cigarros para o Brasil .....	50
Figura 5 – 12 Cs: fatores positivos para a construção e manutenção de um ambiente interagências.....	68
Quadro 1 – Quadro jurídico institucional dos atores da Segurança Marítima brasileira.....	117
Quadro 2 – Quadro atual das ameaças transnacionais nas AJB.....	118
Quadro 3 – Quadro situacional da Segurança Marítima brasileira para o desenvolvimento de operações interagências.....	120

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
AS	Atlântico Sul
CDIF	Comissão Permanente para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira
CESPORTOS	Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
CISMAR	Centro Integrado de Segurança Marítima
CON	Comando de Operações Navais
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COMPAAz	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
ComOpNav	Comando de Operações Navais
CONPORTOS	Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
CPB	Código Penal Brasileiro
EB	Exército Brasileiro
EEB	Entorno Estratégico Brasileiro
EGN	Escola de Guerra Naval
EMCFA	Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
END	Estratégia Nacional de Defesa
ENSM	Estratégia Nacional de Segurança Marítima
ESG	Escola Superior de Guerra
EUA	Estados Unidos da América
FAB	Força Aérea Brasileira
FA	Forças Armadas
FEMA	<i>Federal Emergency Management Agency</i>
Gepom	Grupo Especial de Polícia Marítima
GMCC	Centro de Coordenação Global MOTR

GPS	<i>Global Positioning System</i>
GSI	Gabinete de Segurança Institucional da Presidência
HSI	<i>Homeland Security Investigations</i>
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IMB	<i>International Maritime Bureau</i>
ISPS CODE	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
JMSC	Centro de Coordenação de Operações Marítimas Conjuntas
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
LCM	Linha de Comunicação Marítima
LEPLAC	Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
LGPD	Lei Geral de Proteção de Dados
MAPA	Ministério da Agricultura e Pecuária
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
ME	Ministério da Economia
MINFRA	Ministério da Infraestrutura
MJ	Ministério da Justiça
MJSP	Ministério da Justiça e Segurança Pública
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MOTR	<i>Maritime Operational Threats Response</i>
MPF	Ministério Público Federal
MRE	Ministério das Relações Exteriores
MS	Ministério da Saúde
MSSC	<i>Maritime Safety and Security Center</i>
Nepom	Núcleo Especial de Polícia Marítima
OBNAV	Objetivos Navais
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PATNAV	Patrulha Naval
PC	Plataforma Continental

PEF	Programa Estratégico de Fronteiras
PEM	Plano Estratégico da Marinha
PF	Polícia Federal
PIB	Produto Interno Bruto
PN	Poder Nacional
PNASP	Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social
PND	Política Nacional de Defesa
PNSPDS	Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPIF	Programa de Proteção Integrada de Fronteiras
PTMTO	Patrulhamento
REG	<i>Red Ensign Group</i>
RFB	Receita Federal Brasileira
RSI	Regulamento Sanitário Internacional
SAP	Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca
SEOPI	Secretaria de Operações Integradas
SISNAD	Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas
SINARM	Sistema Nacional de Armas
SisGAAz	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i>
SUSP	Sistema Único de Segurança Pública
SUA	<i>Suppression of Unlawful Acts</i>
TCU	Tribunal de Contas da União
UE	União Europeia
USCG	Guarda Costeira Americana
UNCLOS	<i>United Nations Convention on the Law of The Sea</i>
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
VIGIA	Vigilância, Integração, Governança, Interoperabilidade e Autonomia
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>A SEGURANÇA E O MAR BRASILEIRO.....</b>	<b>18</b>
2.1	Evolução do conceito de Segurança .....	18
2.2	Segurança Marítima .....	19
2.3	Segurança Marítima Brasileira à luz de documentos estruturantes da Defesa Nacional e da Segurança Pública .....	22
2.4	Principais atores da Segurança Marítima Brasileira .....	28
2.4.1	Marinha do Brasil .....	28
2.4.2	Polícia Federal .....	29
2.4.3	Receita Federal .....	31
2.4.4	Polícia Militar e Polícia Civil .....	31
2.4.5	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) .....	32
2.4.6	Guardas Portuárias .....	32
2.4.7	Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) .....	33
2.4.8	Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) .....	33
2.5	Territorialização dos mares e o conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).....	34
<b>3</b>	<b>AMEAÇAS TRANSNACIONAIS NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS .....</b>	<b>41</b>
3.1	Conceitos e definições de ameaças transnacionais.....	41
3.2	Ameaças transnacionais, leis e acordos internacionais .....	43
3.2.1	Pirataria e roubo armado .....	43
3.2.2	Tráfico de entorpecentes .....	46
3.2.3	Tráfico de pessoas e migração ilegal .....	47
3.2.4	Crimes aduaneiros .....	48
3.2.5	Tráfico de armas .....	50
3.2.6	Crimes ambientais .....	52
3.2.7	Crimes cibernéticos .....	53
3.2.8	Terrorismo .....	55

3.2.9	Ameaças sanitárias.....	57
<b>4</b>	<b>OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS NO AMBIENTE MARÍTIMO .....</b>	<b>60</b>
4.1	Conceitos e definições .....	60
4.2	Desafios da interação entre as agências .....	63
4.3	Fatores positivos para a construção de um ambiente interagências.....	65
4.4	Manuais e Doutrinas .....	68
4.5	Exemplos brasileiros de Operações Interagências para a Segurança Marítima .....	70
4.5.1	Programas e Operações Interagências para a segurança de fronteiras.....	71
4.5.2	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (ComPAAz) .....	75
4.5.3	O modelo CONPORTOS e CESPOTOS .....	76
4.6	Modelos Internacionais de Operações Interagências em Segurança Marítima.....	79
4.6.1	A Guarda Costeira Alemã e o Centro de Segurança e Proteção Marítima (MSSC).....	79
4.6.2	O Centro Operacional de Resposta a Ameaças Marítimas (MOTR) dos Estados Unidos.....	80
4.6.3	O Centro de Coordenação de Operações Marítimas Conjuntas (JMSC).....	82
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>85</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>93</b>
	<b>APÊNDICE A - QUADROS.....</b>	<b>117</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A guerra é de vital importância para o Estado; é o domínio da vida ou da morte, o caminho para a sobrevivência ou a perda do Império: é preciso manejá-la bem. Não refletir seriamente sobre tudo o que lhe concerne é dar prova de uma culpável indiferença no que diz respeito à conservação ou à perda do que nos é mais querido; e isso não deve ocorrer entre nós (TZU, 2010, p.4).

As palavras do general, estrategista e filósofo Sun Tzu (2010) nortearam o propósito deste trabalho, que avaliou, pelo viés da pesquisa científica, um ambiente de guerra. De forma diversa da guerra clássica entre Estados que inspiraram o autor, foram abordados os aspectos da guerra travada contra o crime transnacional nos mares brasileiros e seus reflexos na Segurança Marítima.

Atualmente, o mundo se encontra mais interconectado do que antes. Tal fenômeno, potenciado por processos de aproximação espacial e temporal, acarretou o surgimento de novos desafios para a segurança dos estados e dos indivíduos. As ameaças e os riscos encontram-se, cada vez mais, organizados em uma rede de crescentes interdependências, que permeiam as fronteiras e acrescentam complexidade à governação da segurança global. Nesse sentido, o crime organizado transnacional se mostra como uma das principais ameaças à segurança dos Estados e representa uma barreira para o desenvolvimento social, econômico e político das sociedades no mundo. Trata-se de um fenômeno multifacetado que se manifesta em diferentes tipos de crime, tais como tráfico de drogas, tráfico de seres humanos, contrabando de mercadorias, migração ilegal, tráfico de armas, entre outros.

O ambiente marítimo, em que se desenvolvem inúmeras atividades econômicas relevantes, como por exemplo, turismo, pesca, comércio internacional, exploração de óleo e gás, entre outras, também representa uma fronteira natural dos Estados Costeiros, sujeitando-se diretamente à atividade criminosa transnacional. Como agravante, a vastidão dos mares gera dificuldades à fiscalização, em razão da necessidade de meios operacionais específicos e pessoal treinado em faxinas marinheiras. Por isso, a dimensão do problema aumenta e desafios adicionais são submetidos às autoridades de segurança.

No caso do Brasil, dados geográficos apontam para um país de dimensões continentais, sendo o quinto maior país do mundo em extensão, com uma área de

8.510.345,540 km<sup>2</sup>, e ficando atrás apenas dos Estados Unidos da América (EUA), China, Canadá e Rússia. Ainda, o litoral brasileiro possui uma extensão de mais de 7.000 km, que se distribuem ao longo dos 17 estados banhados pelas águas do Oceano Atlântico (IBGE, 2022).

Recentemente, a economia do mar se tornou assunto de grande importância, segundo estudo realizado por Carvalho (2018, p. 93). Esse estudo destaca que o litoral brasileiro representa uma das principais fontes de riqueza do país, pois em 2015 gerou para a economia nacional R\$ 1,1 trilhão de Produto Interno Bruto (PIB), que corresponde a, aproximadamente, 19% de todo o PIB nacional brasileiro daquele ano. Nos mares brasileiros, o aumento do movimento de embarcações, causado pelo desenvolvimento da economia marítima, mostra-se concomitante ao aumento de crimes transnacionais, como o tráfico de entorpecentes (RELATÓRIO, 2021), tanto nos portos quanto no mar. Esse fato se mostra preocupante, tendo em vista os riscos que o crime transnacional representa à estabilidade da sociedade brasileira, afetando diretamente a Segurança e a Defesa Nacional.

Nesse contexto, Polícia Federal (PF), Marinha do Brasil (MB), Receita Federal do Brasil (RFB), entre outros diversos atores públicos com interesses na Segurança Marítima atuam, no âmbito de suas atribuições, para combater as referidas ameaças. Dessa forma, cotidianamente, apoiam-se de acordo com suas necessidades, seja por meio de meios operacionais, seja com fornecimento de informações de inteligência.

Em decorrência do aumento da incidência criminal nos mares brasileiros, a necessidade de apoio entre os atores tem se tornado cada vez mais frequente, como ocorreu recentemente em uma operação no Nordeste<sup>1</sup>, em que policiais federais foram levados em embarcações da Marinha até áreas mais afastadas da costa para cumprir sua missão.

De forma negativa, o grande número de atores com interesses na Segurança Marítima, com atribuições sobrepostas e sem coordenação, pode refletir em um modelo pouco inteligente, reativo e de alto custo para os cofres brasileiros. Além disso, restam escassas as publicações na literatura nacional dedicadas às Operações Interagências no ambiente marítimo, resumindo-se a teses e artigos científicos produzidos pelos alunos e professores das escolas militares, como a Escola de Guerra Naval (EGN) e a Escola Superior

---

<sup>1</sup> MARINHA DO BRASIL (MB). **Polícia Federal e Marinha do Brasil interceptam veleiro carregado com haxixe**. 2021. Ministério da Defesa. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-e-policia-federal-interceptam-veleiro-carregado-com-haxixe>>. Acesso em: 25 mar. 2022.

de Guerra (ESG), assim como revistas e *sites* eletrônicos especializados em assuntos de segurança e defesa.

Tomando-se por base essas premissas, fez-se necessário um estudo que contemple a situação atual (2022) do combate às ameaças internacionais, por meio de Operações Interagências realizadas nas AJB.

A pesquisa visou responder as seguintes questões: a) Como está o quadro situacional atual da Segurança Marítima brasileira, para a realização de Operações Interagências em função do combate às ameaças transnacionais?; e b) Quais seriam as oportunidades de melhoria no sentido de possibilitar um aumento de efetividade e eficiência dessas ações?

Nesse viés, o trabalho se limitou ao tema Segurança Marítima, na época atual (2022) e com foco na parte marítima das AJB. Portanto, a pesquisa está assim delineada:

No capítulo 2 – A segurança e o mar brasileiro, foram abordados os conceitos de Segurança Marítima, a partir da evolução do conceito de Segurança, depois avaliou-se como o referido tema é tratado pelos principais documentos estruturantes da Defesa Nacional e da Segurança Pública. Também foram identificados os principais atores da Segurança Marítima e quais as suas atribuições; por fim, foi realizada uma análise do fenômeno da territorialização dos mares, para identificar os limites da projeção da Soberania Nacional.

No capítulo 3 – Ameaças transnacionais nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, foram abordadas as ameaças transnacionais, no sentido de conceituá-las e contextualizá-las em meio ao universo marítimo. De acordo com os dados coletados durante a fase de pesquisa, foi apresentado um quadro de estudos dedicado às principais ameaças, com objetivo de realizar uma análise criminal e embasar futuros aprofundamentos científicos e demais ações no campo da Segurança Marítima.

No capítulo 4 – Operações Interagências no ambiente marítimo, foram abordadas as Operações Interagências, as definições e os conceitos de assuntos diretamente associados ao tema. Posteriormente, foram analisados quais os principais desafios encontrados e quais fatores são considerados positivos para a construção de um ambiente interagências. Ainda foram abordados os manuais e as doutrinas de Operações Interagências, na área da Defesa e da Segurança Pública. Além disso, foram identificados os principais exemplos de Operações Interagências desenvolvidos no Brasil e apresentados

como funcionam os modelos da Alemanha, dos EUA e do Reino Unido de Operações Interagências em Segurança Marítima.

Por último, no capítulo 5 – Conclusão, foram abordados os aspectos relevantes encontrados, propondo ações, a fim de se alcançar oportunidades de aumento de eficiência e eficácia no combate aos atos ilícitos praticados nas AJB, por intermédio de Operações Interagências.

Com a finalidade de se atingirem os objetivos geral e específicos propostos para este trabalho, realizou-se uma pesquisa de cunho exploratório sobre o tema, buscando desenvolver conhecimentos que possam ser usados em futuras sugestões de melhoria. A metodologia científica utilizada foi a dedutiva, que partiu da análise e do estudo do ambiente da Segurança Marítima e seus principais atores, seguiu para as Ameaças Transnacionais e finalizou com as Operações Interagências. Por meio da abordagem qualitativa, o trabalho se propôs a analisar os dados encontrados em pesquisa bibliográfica e documental, realizada para aprimorar e atualizar o conhecimento sobre Segurança Marítima e Operações Interagências.

A tese fundamentou-se com base nos estudos sobre documentos estruturantes internacionais, como as Estratégias Nacionais de Segurança Marítima de países com tradição no mar, tais como os EUA, o Reino Unido e a Espanha, além da Rússia e China, resoluções da Organização das Nações Unidas, assim como os clássicos da literatura naval, como os livros *Sea Power*, do autor Till (2018), e *Understanding Naval Warfare*, de Speller (2019), e seus ensinamentos sobre a manutenção da boa ordem no mar. Considerou-se também documentos atuais e brasileiros sobre o tema Segurança Marítima, e trabalhos científicos, como os artigos e as teses elaboradas pelos alunos e professores dos cursos de pós-graduação das escolas militares, como a EGN e a ESG.

A análise dos documentos estruturantes da Defesa e da Segurança Nacional, como o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), o Plano e a Estratégia Nacional de Defesa, o Plano e Política Nacional de Defesa Social e Segurança Pública, o Plano Estratégico da Polícia Federal e o Plano Estratégico da Marinha (PEM), fizeram parte do arcabouço documental do trabalho de pesquisa sobre Segurança Marítima.

Ao se tratar das instituições com responsabilidade legal em Segurança Marítima, foram fontes de pesquisa as leis e normas que trazem em seu bojo os direitos e obrigações de cada um dos atores envolvidos. Na identificação dos limites marítimos das AJB, este

trabalho também se valeu da Convenção das Nações Unidas para o Direito no Mar e da Lei que rege o assunto no Brasil. Ademais, em relação ao estudo das ameaças transnacionais, foram consideradas as leis penais e os principais tratados internacionais que abordam o tema.

No que diz respeito às Operações Interagências, o trabalho buscou como fonte publicações institucionais, tais como os Manuais de Operações Interagências do Exército Brasileiro (EB) e do Ministério da Defesa (MD), e a Doutrina Nacional de Atuação Integrada em Segurança Pública da Secretaria de Operações Integradas (SEOPI), no âmbito do Ministério da Justiça (MJ) e Segurança Pública (MJSP). O estudo será complementado com trabalhos científicos nacionais e internacionais, além das leis que normatizam o assunto.

Por fim, a título de se buscar referências para uma análise dos exemplos internacionais, foram considerados dados obtidos do sítio eletrônico da Polícia Federal Alemã, da Guarda Costeira Americana (USCG) e do governo do Reino Unido, assim como de artigos científicos publicados na rede mundial de computadores.

## 2 A SEGURANÇA E O MAR BRASILEIRO

### 2.1 Evolução do conceito de Segurança

Historicamente, o conceito de Segurança teve início juntamente com a criação do Estado. Com base nas teorias contratualistas elaboradas por filósofos dos séculos XVI e XVII, foi considerada a necessidade da instituição de um poder comum que tivesse a capacidade de defender a todos e garantir a segurança, a partir da transferência dos seus direitos a um homem ou a uma assembleia de homens. Portanto, esse poder reunido numa só pessoa se chamaria Estado (NUNES; BUENO, 2016). Nesse sentido, Hobbes (2003) afirma que

A única maneira de instituir um poder comum, capaz de defendê-los das invasões dos estrangeiros e das injúrias uns dos outros, garantindo-lhes assim uma segurança suficiente para que, mediante seu próprio labor graças aos frutos da terra, possam alimentar-se e viver satisfeitos, é conferir toda a força e poder a um homem, ou uma assembleia de homens, que possa reduzir suas diversas vontades, por pluralidade de votos, a uma só vontade (HOBBS, 2003, p.227-228).

Tal fragmento de Hobbes (2003) narra conceitos embrionários de Defesa Nacional e de Segurança Pública, quando versa respectivamente sobre a defesa de invasões estrangeiras e das injúrias uns dos outros. De forma atual, o Glossário das Forças Armadas Brasileiras (MD, 2015) define *Defesa Nacional* como o conjunto de atitudes, medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças, preponderantemente, externas, potenciais ou manifestas; já a expressão *Segurança Pública* é compreendida como a garantia que o Estado proporciona à Nação, a fim de assegurar a Ordem Pública e a ausência de prejuízo aos direitos do cidadão, pelo eficiente funcionamento dos órgãos do Estado.

Essa estrutura dualista de segurança interna e defesa externa, centrada no Estado, manteve-se ao longo do tempo, até que, com o fim da Guerra Fria, o mundo se deparou com uma gama muito mais ampla de desafios de segurança do que parecia relevante no passado. A mudança de um mundo bipolar para um mundo multipolar e

globalizado, associado à evolução tecnológica, em especial dos meios de comunicação, trouxe novas concepções para o conceito de fronteira (GARCIA, 2006).

Consequentemente, foram identificadas ameaças militares e não militares, com capacidade inclusive de afetar a boa ordem no mar, afastando o foco da competição apenas Estado a Estado (SPELLER, 2019). O novo paradigma das ameaças transnacionais é desafiador e se apresenta, de forma genérica, como não convencional, dinâmico, não governamental, com um modo de atuação e doutrina assimétrica e imprevisível.

Ainda, durante a década de 90, a pessoa humana adquire nova importância, passando a ter uma posição central e destacada, que se evidencia pela utilização do conceito de “segurança humana” proposto em 1994, no relatório do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) (UNDP, 1994), com o objetivo de substituir a abordagem tradicional da segurança centrada nos Estados, por uma nova abordagem centrada na segurança das pessoas (GARCIA, 2006). O espectro da segurança humana é amplo e se divide em sete vertentes que devem ser protegidas pela segurança econômica, alimentar, sanitária, ambiental, pessoal, comunitária e política (VISACRO, 2018).

De acordo com essa nova visão, para atingir um patamar seguro no quadro multidimensional de ameaças (BUZAN; WAEVER; WILD, 1998), é fundamental que os Estados desenvolvam ações holísticas, com a necessária abordagem de todo o governo para negar os efeitos das novas ameaças e garantir a soberania. No paradigma atual de segurança, a união de todos se mostra vital para proteger a segurança nacional e preservar a democracia (TROEDER, 2019).

## **2.2 Segurança Marítima**

O conceito de Segurança Marítima no Brasil, em razão de interpretações da Língua Portuguesa, baseia-se em duas vertentes, tais como: a primeira (*Maritime Safety*) refere-se à Segurança, que objetiva a prevenção ou minimização de potenciais acidentes no mar, que possam ocorrer como resultado da não conformidade com as normas aplicáveis à construção, aos equipamentos e às operações de navios (MB, 2020); e a segunda vertente (*Maritime Security*), que está voltada para a proteção marítima, objetiva a ação direta das

forças de segurança na prevenção e repressão aos atos ilícitos e quaisquer outras ameaças que venham a aparecer nessa área. É previsto o emprego coercitivo do Poder Naval, o qual pode contar com a participação de outros órgãos governamentais (PIEDADE, 2018). Para os fins propostos neste trabalho, a abordagem se dará pela vertente *Maritime Security*.

Inicialmente, é preciso frisar que não existe um conceito universalmente aceito sobre Segurança Marítima (UN, 2008). Apesar de ser uma expressão comumente utilizada por vários países, não há consenso internacional sobre a definição do que seja Segurança Marítima. Diversas abordagens a respeito do assunto têm sido adotadas e refletem na perspectiva de cada Estado sobre os interesses que podem ser ameaçados, direta ou indiretamente, pelas atividades nos oceanos e mares (BUEGER, 2015).

Os Estados Unidos, com base em sua Estratégia Nacional de Segurança Marítima (ENSM) (USA, 2005), conceituam a Segurança Marítima como uma necessidade do país para garantir a liberdade dos mares, facilitar a liberdade de navegação e comércio, avançar a prosperidade e a liberdade, além de proteger os recursos do oceano. De acordo com a Estratégia Americana, todas as nações têm interesse comum em alcançar dois objetivos complementares: facilitar o comércio marítimo que sustenta a segurança econômica e se proteger contra atos terroristas, hostis, criminosos e perigosos relacionados ao oceano.

A ENSM Espanhola (ESPAÑA, 2013), por sua vez, apresenta os fatores que contribuem para a importância da Segurança Marítima do país, tais como: a sua localização geográfica estratégica para a navegação e o significado socioeconômico do mar e dos fluxos marítimos, nos quais a Espanha está envolvida. Ainda aponta para o caráter transversal de alguns riscos e algumas ameaças que se contrapõem aos interesses espanhóis no mar e as consequentes exigências de coordenação da resposta.

O Reino Unido (THE UK, 2014) considera, em sua ENSM, a Segurança Marítima como o avanço e a proteção dos interesses nacionais do Reino Unido, no país e no exterior, por intermédio da gestão ativa de riscos e oportunidades no domínio marítimo, com o objetivo de garantir a segurança do comércio marítimo e as rotas de transporte de energia; apoiar a segurança dos portos e instalações *offshore*, navios de passageiros e de carga, com bandeira do *Red Ensign Group*<sup>2</sup> (REG); e proteger os recursos e a população do Reino Unido

---

<sup>2</sup>O *Red Ensign Group* é uma colaboração dos registros de navegação do Reino Unido, incluindo os Territórios Ultramarinos Britânicos e as dependências da Coroa.

e dos Territórios Ultramarinos, a fim de evitar atividades ilegais e perigosas, incluindo crime organizado e terrorismo.

De acordo com a Estratégia *Sea Power Nation* (XIAOYAN, 2014), a China considera a Segurança Marítima como forma de garantir que a soberania, os direitos e os interesses marítimos nacionais chineses não sejam violados ou ameaçados, e que as Linhas de Comunicações Marítimas (LCM), para o transporte, funcionem de forma segura e sem problemas.

Nesse contexto, cabe destacar ainda a Rússia (RUSSIA, 2015) que cita, como objetivos de sua Política Marítima Nacional, a manutenção da soberania nas águas marítimas internas, no Mar Territorial, bem como no espaço aéreo acima delas; o exercício da jurisdição e a proteção dos direitos soberanos na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) para a exploração, desenvolvimento, transporte e conservação dos recursos naturais; a implementação e proteção de direitos soberanos na Plataforma Continental (PC) para a exploração e desenvolvimento de seus recursos; e a proteção do território da Federação Russa contra agressões provenientes de direções oceânicas e marítimas, assim como a proteção da fronteira estadual da Federação Russa no mar.

Na literatura, segundo os autores Till (2018) e Speller (2019), a Segurança Marítima está relacionada ao combate às ameaças que permeiam o ambiente marinho, com o intuito de dar manutenção à boa ordem no mar e assim garantir a sua utilidade como fonte de recursos naturais, meio de transporte e comércio, e preservar a sua importância como área de soberania estatal.

Observa-se, de acordo com o exposto, que os diferentes conceitos relacionados à Segurança Marítima, convergem em objetivos como a proteção das linhas de comunicação e de outros ativos econômicos presentes no mar, assim como o combate às ameaças criminosas transnacionais. No Brasil, de acordo com o objetivo deste estudo, entende-se como Segurança Marítima

o conjunto de ações relacionadas com a proteção, a defesa, a economia e ao meio ambiente de um país, baseadas no conhecimento de tudo o que ocorre em suas águas jurisdicionais, com o **propósito de eliminar ou reduzir os riscos das ameaças**, impedindo, assim, a ocorrência de danos ou prejuízos que possam advir do seu uso indevido ou de catástrofes naturais (FARIAS, 2012, p.221, grifo do autor).

Nesse sentido, ao relacionar o propósito da Segurança Marítima com o quadro evolutivo de segurança apresentado no início do capítulo, percebe-se a necessidade de se abordar o tema, prevendo aspectos da segurança humana, e construir uma abordagem holística capaz de enfrentar os desafios impostos pelas ameaças transnacionais.

### **2.3 Segurança Marítima Brasileira à luz de documentos estruturantes da Defesa Nacional e da Segurança Pública**

Neste estudo, são considerados quatro documentos estruturantes do MD, com a finalidade de se analisar a Segurança Marítima Brasileira, relacionando-os com os da Defesa Nacional e da Segurança Pública, a saber: o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END), assim como o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040). O tema Segurança Marítima também foi pesquisado nos documentos norteadores da política e estratégia da Segurança Pública brasileira, que são a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS) 2020 e o Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNASP) 2021-2030. Além desses, também foi analisado o Plano Estratégico da Polícia Federal 2021-2023.

#### *a) Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) 2020*

O LBDN 2020 é um documento publicado pelo governo que apresenta, de forma geral, o posicionamento e a linha de ação do Brasil, em relação aos assuntos ligados à Defesa Nacional. Desse modo, funciona como um grande inventário sobre a organização e estrutura das Forças Armadas (FA).

Na contextualização do ambiente estratégico brasileiro, o LBDN 2020 aborda o tema Segurança Marítima, ao mencionar o interesse nacional na manutenção da paz e segurança do Atlântico Sul (AS), e destaca a importância da construção de um ambiente cooperativo, sob a égide da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)<sup>3</sup>. No mesmo sentido, o espaço marítimo foi tratado sob a ótica dos regimes internacionais que

---

<sup>3</sup>A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) faz referência a um fórum de diálogo e cooperação entre 24 nações soberanas litorâneas ao AS (MB, 2020).

vigoram no mar, observando a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM) como um guia para estabelecer os limites das AJB.

Em relação ao Estado Brasileiro e à Defesa Nacional, o documento destaca a importância estratégica e econômica das AJB, que é comparável à Amazônia Brasileira. Dessa forma, recebem o nome de Amazônia Azul. Assim também ocorre em relação ao instrumento militar e à Defesa Nacional, em que o LBDN 2020 cita como áreas de atribuição do MD, dentre muitas, a atuação das FA, quando couber, na garantia da lei e da ordem, e no combate aos delitos transfronteiriços e ambientais.

No que tange aos sistemas de monitoramento e controle, é citada a importância do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) como projeto de interesse da MB para gerar a efetiva compreensão do que está ocorrendo no meio marinho, que pode causar impacto para a segurança e defesa nas AJB.

Por fim, o LBDN 2020 aborda a estrutura e as capacidades da MB, bem como cita as atribuições subsidiárias para 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; assim como cooperar com os órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, das águas interiores e das áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

*b) Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa (END)*

A PND é um documento que indica os objetivos nacionais do setor de Defesa, enquanto a END é o documento complementar à PND, que responde e versa sobre como os objetivos serão atingidos. “Política e Estratégia reunidas constituem atualmente uma área de conhecimento transdisciplinar, que interage, em especial, com: ciências políticas, sociologia, administração, economia, história, ciências militares, geografia e relações internacionais” (STURARI, s.d.).

Assim, no contexto da PND, é abordado o entorno estratégico do AS e o crescimento de ilícitos transnacionais, como a pesca predatória, crimes ambientais e a presença de países estrangeiros, que, apesar de não pertencerem à referida região, possuem interesses nela. Em vista disso, a concepção de Defesa traz como um de seus pressupostos a

busca pela manutenção do entorno estratégico do AS como zona de paz e cooperação entre os países.

Entre os Objetivos Nacionais de Defesa, foi observado que o objetivo de assegurar a capacidade de Defesa para o cumprimento das missões constitucionais das FA relaciona-se diretamente com a Segurança Marítima, quando versa sobre proporcionar às FA as capacidades necessárias para realizar a vigilância, o controle e a defesa do território, das águas jurisdicionais e dos espaços aéreos brasileiros, para prover a segurança das LCM.

A END, por sua vez, na Concepção Estratégica de Defesa, aborda novamente o fortalecimento da ZOPACAS, visando contribuir para a consolidação do Brasil como ator regional relevante, aumentando a sua influência no entorno estratégico e minimizando a possibilidade de interferência estrangeira indesejada no AS. Nesse sentido, considera a dissuasão como a primeira estratégia a ser considerada para a defesa dos interesses nacionais. A END ainda cita a importância econômica da Amazônia Azul como justificativa para a intensificação das capacidades de prover Segurança Marítima, que deve ser incrementada a partir da ampliação de um ambiente de cooperação com países limítrofes do AS, principalmente por meio de suas Marinhas.

Como estratégias de defesa, com foco na Segurança Marítima, cabe citar o fortalecimento da capacidade de dissuasão, que traz, como ação decorrente, a demonstração da capacidade de se contrapor à concentração de forças hostis nas proximidades das fronteiras, dos limites das AJB e do espaço aéreo nacional, além da ação do desenvolvimento das capacidades de monitoramento e controle do espaço aéreo, do espaço cibernético, do território, das AJB e das outras áreas de interesse.

*c) Plano Estratégico da Marinha – PEM 2040*

O PEM 2040 é um documento de alto nível, cuja finalidade é orientar o planejamento de médio e longo prazo da Força, de acordo com os objetivos navais dispostos na Política Naval. A partir da análise desses objetivos, o documento apresenta as estratégias navais, assim como as ações estratégicas necessárias para o adequado cumprimento da sua missão constitucional. Trata-se de um documento dinâmico, com atualização periódica, que indica qual rumo a MB deverá seguir.

Inicialmente, o Plano faz uma contextualização do ambiente operacional, aborda o entorno estratégico do AS, e o conceito político estratégico da Amazônia Azul, no que tange às vertentes relacionadas à Soberania Nacional, Científica, Ambiental e Econômica.

Nesse contexto, o documento orienta sobre a necessidade de a sociedade brasileira perceber que tanto a Soberania Nacional quanto os interesses no mar estão sujeitos a sofrer impactos por conflitos com outros Estados e ameaças multifacetadas transnacionais.

Ao versar sobre a Defesa Marítima, o Plano define Segurança Marítima sob a visão de proteção marítima (*Maritime Security*), como “o emprego coercitivo do Poder Naval, geralmente com a participação de outros órgãos estatais e com a atuação contra variados tipos de ilícitos e ameaças” (MB, 2020, p.19). Nessa mesma vertente, são apresentadas ameaças potenciais no Entorno Estratégico Brasileiro (EEB), como pirataria, pesca ilegal, crimes ambientais, crime organizado, terrorismo e entre outras.

Em relação ao Conceito Estratégico Marítimo Naval, o Plano apresenta duas vertentes, tais como o Combate no Mar e o Combate pelo Mar. O primeiro se baseia na função clássica da Marinha quanto à Defesa da Pátria, enquanto o segundo surge da necessidade de se rechaçar as ameaças e os interesses escusos que tentem se aproveitar da riqueza econômica representada pela Amazônia Azul. Nesse sentido, apresenta-se a união das duas vertentes em um conceito de estratégia defensiva proativa denominada como Defesa Marítima de Amplo Espectro. Por conseguinte, cita-se que a presença naval identifica as oportunidades de uso da diplomacia naval para a projeção internacional, à luz do princípio jurídico da liberdade de navegação ou sob o amparo de organismos internacionais, destacando a liderança em fóruns regionais como a ZOPACAS.

Foi observado também o esforço para implementar o SisGAAz, que consiste em um grande sistema tecnológico destinado a prover monitoramento e controle das AJB. Desse modo, pretende-se criar uma Consciência Situacional Marítima ampla e assim contribuir para neutralizar eventuais ameaças antes que elas se contraponham à Soberania Nacional. Cita-se também a ativação do Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), unidade com caráter interagências, que também é a base do SisGAAz.

Em relação aos Objetivos Navais (OBNAV) estabelecidos na Política Naval e citados no PEM 2040, destacam-se os seguintes: prover a Segurança Marítima e ampliar a consciência situacional marítima nas áreas de interesse da MB, que serão efetivadas por meio da Estratégia Naval da Segurança Marítima e da implementação do SisGAAz. Então citam-se as ações estratégicas de incrementar a realização de atividades de inspeção naval e patrulha naval e aumentar a capacidade da Marinha na contraposição às ameaças híbridas.

d) *Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS) e Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNASP) 2021-2030*

A PNSPDS foi criada pela Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018, e contempla um conjunto de princípios, diretrizes, e objetivos que condicionarão a estratégia de Segurança Pública a ser implementada pelos três níveis de governo (federal, estadual e municipal), de forma integrada e coordenada. A finalidade da PNSPDS é a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, por meio de atuação conjunta, coordenada, sistêmica e integrada dos órgãos de Segurança Pública e defesa social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, em articulação com a sociedade.

O documento possui 16 princípios, dentre eles, a proteção dos direitos humanos, o respeito aos direitos fundamentais, a promoção da cidadania e da dignidade da pessoa humana, a proteção da vida, do patrimônio e do meio ambiente, e a resolução pacífica de conflitos. Ainda a PNSPDS possui 26 diretrizes, como por exemplo, coordenação, cooperação e colaboração dos órgãos e instituições de Segurança Pública nas fases de planejamento, execução, monitoramento e avaliação das ações, respeitando-se as respectivas atribuições legais e promovendo-se a racionalização de meios, com base nas melhores práticas e nos 26 objetivos, como promover a interoperabilidade dos sistemas de Segurança Pública e fomentar ações permanentes para o combate ao crime organizado e à corrupção.

Durante a análise do PNSPDS, não foram observados princípios, diretrizes ou objetivos com relação direta à Segurança Marítima.

Ao seguir a mesma linha de raciocínio, o PNASP 2021-2030 é um documento corolário da PNSPDS, que foi atualizado pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), por meio do Decreto nº 10.822, de 29 de setembro de 2021, no qual, pela primeira vez, o Governo Federal estabelece prazos, indicadores, priorização e coordenação para cumprir as metas estratégicas estabelecidas.

O Plano é estruturado em 13 metas principais que incluem a redução dos índices de mortes violentas, roubo e furto de veículos e priorizam a atenção aos profissionais de Segurança Pública. A execução das metas foi definida por meio de 12 ações estratégicas que incluem ações como a otimização da gestão dos órgãos de Segurança Pública e defesa social, o combate à corrupção, o narcotráfico e as organizações criminosas, a melhoria no atendimento a grupos vulneráveis vitimizados, e o implemento da qualidade de vida dos agentes da Segurança Pública.

O PNASP segue os objetivos propostos no PNSPDS, mas também não faz menção à Segurança Marítima.

e) *Plano Estratégico da Polícia Federal 2021-2023*

O Plano Estratégico da Polícia Federal 2021-2023 é um documento alinhado à PNASP e escrito com a finalidade de direcionar os investimentos e o emprego de outros recursos materiais e humanos, a fim de concentrá-los na busca da melhor governança para a instituição. Tem como diretriz institucional a missão de enfrentar a criminalidade mediante o exercício, com exclusividade, das funções de Polícia Judiciária da União, por meio da investigação criminal e dos controles regulatórios e fiscalizatórios na esfera de suas atribuições, em consonância com os princípios constitucionais e em benefício da sociedade.

Nesse sentido, de acordo com as informações citadas, o Plano Estratégico é um documento composto de: diretrizes estratégicas; cadeia de valor finalística do MJSP referente à PF; cadeia de valor da PF; objetivos estratégicos e suas ações estratégicas.

A PF, como órgão de Segurança Pública responsável constitucionalmente pela Polícia Marítima brasileira (BRASIL, 1988), aborda o tema ao tratar dos objetivos estratégicos de fortalecimento do combate à criminalidade e ao fomento de ações em benefício da cidadania, apresentando como alguns de seus macroprocessos a Segurança Portuária, além da Cooperação Internacional que é utilizada como instrumento para combater de maneira eficaz a criminalidade organizada transnacional e para preservar a segurança interna. Além disso, cabe dizer que, na parte em que o Plano versa sobre políticas públicas, faz menção à Política de Prevenção e Repressão à criminalidade no Eixo Polícia Marítima Aeroportuária e de Fronteiras.

De acordo com a análise dos documentos apresentados, fica clara a importância que o Setor de Defesa dedica ao tema Segurança Marítima, quando trata do assunto no contexto da necessidade de se manter o EEB como uma zona livre de ameaças à Soberania Nacional, privilegiando a dissuasão, por meio do uso da diplomacia e do instrumento militar. Para a MB, a Segurança Marítima é, antes de tudo, um objetivo naval a ser perseguido, que dispõe de estratégias e ações específicas para ser alcançado.

De outra maneira, o setor de Segurança Pública finca alicerces no combate às ameaças criminais em geral, nacionais e transnacionais, organizadas ou não, que possam afetar a ordem social e a integridade do cidadão brasileiro. Por sua vez, a PF se posiciona

como a polícia judiciária da União responsável, por executar ações de polícia marítima, de segurança e portuária.

## **2.4 Principais atores da Segurança Marítima brasileira**

### **2.4.1 Marinha do Brasil**

A Marinha do Brasil (MB) é uma das três forças componentes das FA do Brasil, subordinada ao MD e ao Presidente da República, com atribuição constitucional de defesa da Pátria e garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem (BRASIL, 1988). O Poder Naval exercido pela MB, como uma das expressões militares do Poder Nacional (PN)<sup>4</sup>, compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa (MB, 2017).

Ao dispor sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das FA, a Lei Complementar n° 97, de 09 de junho de 1999, confere ao Comandante da MB o título de Autoridade Marítima, bem como estabelece as atribuições subsidiárias. No caso, somam-se às atribuições constitucionais o poder para atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, executando ações de patrulhamento, revista de pessoas, de veículos terrestres, de embarcações e de aeronaves, e prisões em flagrante delito (BRASIL, 1999b).

De modo a cumprir com seu dever e atender as determinações legais, a MB conta com a atividade de Patrulha Naval (PATNAV), regulamentada pelo Decreto n° 5.129, de 6 de julho de 2004, cujo propósito é implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em AJB, na PC brasileira e no Alto-Mar, respeitados os tratados, as convenções e os atos internacionais ratificados pelo Brasil (BRASIL, 2004c). A PATNAV é

---

<sup>4</sup> O PN é a capacidade que a Nação tem para alcançar e manter os objetivos nacionais, em conformidade com a vontade nacional. Manifesta-se em cinco expressões: a Política, a Econômica, a Psicossocial, a Militar e a Científico-Tecnológica (MD, 2020a).

conduzida por meios navais, que emprega a utilização de embarcações e aeronaves orgânicas em apoio às suas atividades (MB, 2017).

É oportuno destacar que, recentemente, de acordo com a MB (2021a), o CISMAR sofreu modificações e se transformou no Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz), criando, pela primeira vez, no Brasil, um Centro de Operações Marítimas. As capacidades operacionais do COMPAAz se baseiam nos meios operacionais da MB, na interoperabilidade com as agências governamentais, assim como no SisGAAz para construir a consciência situacional marítima<sup>5</sup> necessária e guiar as ações das forças de segurança no mar (MB, 2020). Observa-se que o COMPAAz será melhor abordado no capítulo 4.

A MB também participa da vertente portuária da Segurança Marítima, como membro efetivo das Comissões Nacional e Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, respectivamente, CONPORTOS e CESPORTOS, cuja representação se faz nacionalmente por indicação do Comando da Marinha e regionalmente por meio da Capitania dos Portos. O trabalho das Comissões tem por finalidade manter o sistema de prevenção e repressão de atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis, com foco na implantação do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias<sup>6</sup> – ISPS CODE (BRASIL, 2019b).

#### **2.4.2 Polícia Federal**

A Polícia Federal (PF) é uma instituição policial brasileira, subordinada ao MJSP, que, de acordo com o art. 144 da Constituição Federal (CRFB), de 5 de outubro de 1988, atua na Segurança Pública para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas, bem como dos bens e interesses da União, exercendo atividades de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras, repressão ao tráfico de entorpecentes, contrabando e descaminho, assim como outras infrações, cujas práticas tenham repercussão interestadual

---

<sup>5</sup> De acordo com a Doutrina Naval Militar, a consciência situacional marítima é a efetiva compreensão das tendências e relações, que se desenvolvem temporalmente no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar a defesa, a segurança, a economia e o entorno estratégico de um país (MB, 2017).

<sup>6</sup> Do inglês, *International Ship and Port Facility Security Code* (Tradução livre).

ou internacional. A PF destina-se ainda a exercer com exclusividade as funções de polícia judiciária da União (BRASIL, 1988).

Em termos organizacionais, sua atuação em Segurança Marítima se concentra no Presidente da CONPORTOS, que é responsável por duas vertentes, o Serviço de Polícia Marítima e o Serviço de Segurança Portuária. Nesse sentido, a recente Instrução Normativa DG/PF n° 220, de 28 de março de 2022, define a expressão Polícia Marítima como

atividade de atribuição privativa da Polícia Federal para atuar nos portos, instalações portuárias, mar territorial brasileiro e demais vias navegáveis, com o objetivo principal de prevenção e repressão aos ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira e/ou em águas abrigadas, sem prejuízo da prevenção e repressão aos demais ilícitos de atribuição da Polícia Federal, inclusive estendendo-se além do limite territorial, quando se fizer necessário (MJSP, 2022).

Regionalmente, o Serviço de Polícia Marítima é exercido por servidores policiais que trabalham distribuídos em 39 unidades de Polícia Marítima, das quais 16 são Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOMs) e 23 são Grupos Especiais de Polícia Marítima (GEPOMs)<sup>7</sup> que atuam em nível tático e operacional, com meios orgânicos, na fiscalização do cumprimento das leis e repressão à criminalidade nos principais portos marítimos e fluviais, assim como em áreas críticas de fronteira, como por exemplo, em Guaíra e Foz do Iguaçu (MJSP, 2021b).

No que tange à Segurança Portuária, a PF é a responsável pela Presidência da CONPORTOS, unidade central situada em Brasília, e pela Coordenação das 19 Comissões quem compõem a CESPOTOS, espalhadas nos principais portos nacionais. As comissões são órgãos colegiados do arranjo interministerial regulamentado pelo Decreto n° 9.861, de 25 de junho de 2019, e se destinam de forma prioritária à implementação do ISPS CODE nos Portos Brasileiros (CESPORTOS, 2020). Assim como o ComPAAz, esse assunto será analisado no capítulo 4, que trata das Operações Interagências.

Ainda, no desempenho das suas diversas tarefas como polícia judiciária da União, a PF possui diversas unidades especializadas que atuam de forma específica, seja na relação internacional com outras polícias do mundo para o fortalecimento do combate ao crime transnacional, seja na investigação e no combate ao terrorismo, ao tráfico de entorpecentes,

---

<sup>7</sup> Os GEPOMs são unidades de menor complexidade que os NEPOMs. Os Núcleos geralmente se encontram na estrutura das Superintendências da PF e contam com maior efetivo e melhores meios operativos que os grupos ligados às delegacias descentralizadas.

aos crimes ambientais, aos crimes migratórios, ao controle de armas e produtos químicos, entre outras.

### **2.4.3 Receita Federal**

A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil ou, de forma simplificada, a Receita Federal do Brasil (RFB), é um órgão específico, singular, subordinado ao Ministério da Economia (ME) e responsável pela administração dos tributos de competência da União, incluindo os previdenciários e aqueles incidentes sobre o comércio exterior, que abrange parte significativa das contribuições sociais do país (RFB, 2022). Além disso, também subsidia o Poder Executivo Federal na formulação da política tributária brasileira, que é amparada pelo Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019, e atua na prevenção e combate à sonegação fiscal, contrabando, descaminho, tráfico ilícito de entorpecentes e outros ilícitos aduaneiros.

Como ferramenta de auxílio à fiscalização de delitos que ocorrem no mar, a RFB dispõe de embarcações (lanchas) e tripulação orgânica formada por analistas-tributários que receberam treinamento e foram habilitados pela MB para conduzir embarcações de Estado, com a finalidade de abordar e fiscalizar os navios que chegam aos portos brasileiros (LANCHAS, 2011). Ademais, a RFB também é membro integrante das Comissões de Segurança Pública Portuária (BRASIL, 2019b).

### **2.4.4 Polícia Militar e Polícia Civil**

As Polícias Militares e Civis são órgãos integrantes da Segurança Pública brasileira, com atuação em âmbito estadual, previstos no art. 144 da CRFB/88. De acordo com o arranjo legal que se baseia no art. 23 da CRFB/88, em combinação com o art. 6º da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, as Polícias Militares estaduais são consideradas órgãos seccionais responsáveis pela fiscalização e repressão dos delitos ambientais. Com meios operacionais próprios e tripulação orgânica, as Polícias Militares dão apoio operacional à

Segurança Marítima, pela vertente da segurança ambiental, no âmbito da administração pública estadual.

Acrescentam-se a isso as Polícias Cíveis que são as polícias judiciárias dos estados, e responsáveis pela investigação e instrução criminal dos delitos de competência da justiça estadual. Os serviços de inteligência mantidos pelas Polícias Cíveis são fontes imprescindíveis de informação para o combate ao crime transnacional. As Polícias Militares e Cíveis também atuam na segurança portuária e são representadas nas CESPRTOS, geralmente por meio das Secretarias de Segurança Pública Estaduais (BRASIL, 2019b).

#### **2.4.5 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio)**

Importante ator no contexto ambiental marítimo, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) é uma autarquia federal criada pela Lei nº7.735, de 22 de fevereiro de 1989, e vinculada ao Ministério do Meio Ambiente (MMA). O IBAMA possui algumas atribuições que se destacam, tais como: ser órgão executor da Política Nacional do Meio Ambiente e exercer o poder de polícia ambiental, instituído pela Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007.

Com poucos e ultrapassados meios operativos para atuar no mar, os fiscais do IBAMA dependem de apoio logístico de transporte da MB, da PF e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), autarquia também vinculada ao MMA que fomenta a pesquisa e a preservação da biodiversidade e tem poder de polícia para atuar nas unidades de conservação ambiental (SANTANA, 2015).

#### **2.4.6 Guardas Portuárias**

As Guardas Portuárias são o elemento de segurança orgânica das Autoridades Portuárias, responsáveis pela administração dos Portos Públicos, conforme versa a Lei dos

Portos (BRASIL, 2013a). Como integrantes estratégicos do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), possuem atuação, nos limites de suas competências, de forma cooperativa, sistêmica e harmônica, com os órgãos de Segurança Pública (BRASIL, 2018a). As Guardas Portuárias, além de suas funções institucionais de proteção dos portos públicos, também atuam na implementação do ISPS CODE, como membros institucionais das CESPOTOS (BRASIL, 2019b).

#### **2.4.7 Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) foi criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001; é uma organização que integra a Administração Pública Federal indireta; atua no modal aquaviário; e está vinculada ao Ministério da Infraestrutura (MInfra). Uma de suas atribuições legais é integrar a segurança portuária como membro institucional das Comissões de Segurança Pública, tanto em âmbito nacional, quanto regional. Assim, além de contribuir com informações de inteligência, é também responsável pelas multas administrativas impostas às instalações portuárias que descumprem os requisitos do ISPS CODE (BRASIL, 2019b).

#### **2.4.8 Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA)**

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) é uma autarquia sob regime especial, vinculada ao Ministério da Saúde (MS), criada pela Lei nº 9.782, de 26 de janeiro 1999, com sede e foro no Distrito Federal. Ela tem a finalidade institucional de promover a proteção da saúde da população, por intermédio do controle sanitário da produção e consumo de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias que estão relacionados à Agência. A ANVISA atua na segurança sanitária portuária, em todo o território nacional, por meio das coordenações de portos, aeroportos, fronteiras e recintos alfandegados (AGÊNCIA, 2022).

No total, foram listados dez atores relacionados à Segurança Marítima. A partir disso, foram identificadas as respectivas atribuições, assim como a sua vinculação administrativa e norma jurídica garantidora de sua atuação. Nesse sentido, foi elaborado o QUADRO 1, contendo as informações citadas, de modo que facilite a consulta por parte dos possíveis interessados.

A MB, de acordo com o exposto, é o único ator com capacidade operacional para patrulhar toda a extensão das AJB, enquanto a PF, na qualidade exclusiva de polícia judiciária da União, é ator imprescindível para todas as ações que possam desencadear uma persecução criminal em relação ao combate aos crimes transnacionais no Brasil.

## **2.5 Territorialização dos mares e o conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)**

Ao longo dos anos, a constante evolução do ambiente marítimo, por meio do aquecimento do comércio internacional, da exploração e exploração de recursos naturais e da consagração do mar como importante área ambiental a ser preservada, gerou disputas entre os países pelo direito de uso e exploração dessa área. Uma das consequências dessa disputa foi a “territorialização” dos mares, ou seja, a implantação de fronteiras marítimas para melhorar o controle de acesso nos espaços marítimos e seus recursos (WEDIN, 2015).

O processo de territorialização tem fulcro na territorialidade, princípio de maior hierarquia, importância e destaque do Direito Penal Internacional. Em relação aos limites territoriais de um Estado, pode-se dizer que esse princípio garante o poder exclusivo e autônomo para investigar e punir os delitos ocorridos no seu território, excluindo-se qualquer outro ordenamento jurídico estrangeiro (CAMPOS; SIQUEIRA, 2016).

De acordo com Mirabete (2001) e Capez (2020), no art. 5º do CPB (BRASIL, 1940), o Brasil adota o princípio da territorialidade temperada, no qual a lei penal brasileira aplica-se, em regra, ao crime cometido no território nacional, exceto quando as normas de direito internacional que o Brasil for signatário dispuserem o contrário. Além disso, a regra da territorialidade é complementada por outras disposições como as do art. 7º do CPB (BRASIL, 1940) que trata da extraterritorialidade. Os incisos do referido artigo regram os casos de

extraterritorialidade, incondicionada e condicionada (MIRABETE, 2001) prevendo hipóteses de aplicação da lei penal brasileira a autores de crimes cometidos no estrangeiro.

Dessa forma, considerando o ambiente conflituoso gerado pelo direito de uso do espaço marítimo (WEDIN, 2015), e com a finalidade de estabelecer ordem jurídica para os mares e oceanos, facilitar as comunicações internacionais, promover a proteção e a preservação do ambiente marinho e o uso pacífico dos mares e oceanos, foi celebrada, em 10 de dezembro de 1982, na cidade de Montego Bay, situada na Jamaica, a terceira edição da CNUDM<sup>8</sup>, da qual o Brasil é signatário. A CNUDM divide o mar em zonas marítimas, estabelece conceitos e cria direitos e obrigações aos Estados participantes. A Convenção foi internalizada, em 16 de novembro de 1994, com a publicação do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995.

O Brasil, seguindo os preceitos emanados pela CNUDM, publicou a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a ZEE e a Plataforma Continental (PC) brasileira. Nesse contexto, com vistas a ampliar a compreensão do assunto, apresenta-se a definição de AJB, de acordo com a Doutrina Militar Naval,

compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental (PC) além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (MB, 2017, p. 1-2).

No bojo do texto apresentado, observa-se que o conceito de AJB se baseia pela jurisdição exercida pelo Brasil no mar. Desse modo, considerando o objetivo de prover Segurança Marítima, por meio de ações de prevenção e repressão às ameaças diversas que possam assolar as AJB, cabe a correta definição dos limites das diversas zonas marítimas, objetivando dar segurança jurídica ao planejamento e à execução das ações das forças de segurança, perante as normas do direito pátrio, assim como do direito internacional.

Nesse sentido, a seguir, serão analisados os limites das AJB em relação à expressão da Soberania Nacional, de acordo com os preceitos emanados pela CNUDM, e com a Lei nº 8.617/93.

---

<sup>8</sup> Do inglês, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) (Tradução livre).

a) *Mar Territorial*

A CNUDM declara que todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até o limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas de largura, que são medidas a partir de linhas de baixa mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro (BRASIL, 1995b). Por conseguinte, a Lei nº 8.617/93, adequa a previsão internacional à realidade brasileira, quando narra seu art. 1º:

O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil (BRASIL, 1993).

A soberania do Estado costeiro se estende para além da parte terrestre, alcançando essa zona de mar adjacente designada Mar Territorial, onde os limites para o exercício do poder soberano compreendem o espaço aéreo sobrejacente ao Mar Territorial, bem como o leito e o subsolo desse mar.

Os navios nacionais e estrangeiros, no Mar Territorial brasileiro, estarão sujeitos às leis e aos regulamentos estabelecidos pelo Governo brasileiro, respeitando a Soberania Nacional (BRASIL, 1993).

Cabe observar que o exercício dessa Soberania é mitigado pelo instituto da passagem inocente. Segundo os dispositivos legais existentes, tanto na Lei nº 8.617/93, quanto na CNUDM, qualquer embarcação tem o direito de passar pelo Mar Territorial brasileiro desde que seja de forma contínua, rápida e não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do país.

É garantido ainda às embarcações que estejam realizando uma passagem inocente nos limites do Mar Territorial de um país o direito de parar e fundear em casos de ocorrência de incidentes comuns de navegação, por motivos de força maior ou por dificuldade grave, ou também nesses casos, para prestar auxílio. Pelo princípio da bandeira, as embarcações em passagem inocente estão submetidas ao ordenamento jurídico do país da bandeira arvorada.

b) *Zona Contígua*

A Zona Contígua é a faixa de mar que se estende das 12 milhas às 24 milhas náuticas contadas a partir das linhas de base, ou seja, é uma faixa de até 12 milhas que se

inicia no final do Mar Territorial, como versa o art.33 da CNUDM. Nessa área, os países signatários da CNUDM, como por exemplo, o Brasil, têm o direito de tomar medidas de prevenção e repressão contra as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, que ocorram tanto no seu território, quanto no seu Mar Territorial.

c) *Zona Econômica Exclusiva (ZEE)*

A ZEE é a faixa de mar compreendida entre 12 e 200 milhas náuticas de largura que são contadas a partir das linhas de base utilizadas para medição do Mar Territorial. Nos limites da ZEE, o Brasil possui direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos.

Na ZEE, é garantido ao Estado o exercício de jurisdição sobre a colocação e regulamentação de ilhas artificiais, instalações de investigação científica, e sobre a proteção e preservação do meio marinho.

Como observado por Mahmoud (2010), não se deve confundir o poder de jurisdição para regulamentar com o poder de legislar. Legislar é ato de Soberania, não sendo essa a *mens legis* proposta; e o verbo regulamentar pressupõe apenas à adequação ou pormenorização de uma legislação existente.

d) *Plataforma Continental (PC)*

A PC é a área compreendida pelo leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu Mar Territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do Mar Territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (BRASIL, 1995b). Nessa região, o Brasil exerce direitos de soberania para efeitos de exploração dos recursos naturais, com destaque atual para exploração e exploração de petróleo e gás, e, no que tange ao exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marinho, bem como a construção, a operação e o uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas (BRASIL, 1993).

De acordo com o art. 76 da CNUDM, o Estado costeiro deve estabelecer o bordo exterior da margem continental, quando essa margem se estender além das 200 milhas

marítimas das linhas de base. Dessa forma, com a finalidade de estabelecer o limite exterior da PC brasileira no seu enfoque jurídico e determinar a área marítima, além das 200 milhas que podem ser incorporadas nessa Plataforma, o Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, instituiu o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). A área total reivindicada além das duzentas milhas náuticas perfaz 960.000 km<sup>2</sup> (CAVALCANTI, 2011).

A área oceânica representada pelo Mar Territorial e pela ZEE corresponde a cerca de 3,6 milhões de km<sup>2</sup>. Se a essa área for adicionada à área oceânica de Plataforma Continental Estendida (2,1 milhões de km<sup>2</sup>), a área oceânica total sob a jurisdição brasileira poderá vir a ser da ordem de 5,7 milhões de km<sup>2</sup>, ou cerca de 67% da área continental do território brasileiro de 8.511.996 km<sup>2</sup> (SOUZA, 2019).

e) *Alto-Mar*

O art. 86 da CNUDM cita que o Alto-Mar compreende todas as partes do mar não incluídas na ZEE, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um estado, sendo permitido a todos os Estados, costeiros ou sem litoral, liberdade de navegação, de sobrevoo, de colocar cabos e dutos, de construir ilhas artificiais e outras instalações, de pesca e de realizar investigações científicas, nos termos previstos na CNUDM. O Alto-Mar será utilizado para fins pacíficos e nenhum Estado pode, legitimamente, pretender submeter qualquer parte do Alto-Mar à sua soberania.

Além disso, o art. 111 da CNUDM prevê que a perseguição a um navio estrangeiro pode ser empreendida, quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrar nas águas jurisdicionais do Estado perseguidor, podendo se estender ao mar aberto se a perseguição não tiver sido interrompida.

A perseguição só pode ser iniciada se houver violação dos direitos protegidos naquela área, como exemplo, não há de se falar em crime aduaneiro por ato cometido além da Zona Contígua. O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entra no Mar Territorial do seu próprio Estado ou no Mar Territorial de um terceiro Estado.

Desse modo, a territorialização dos mares trouxe aspectos peculiares ao exercício do direito penal ao Estado Costeiro, em relação ao combate às ameaças que assolam a Segurança Marítima. A CNUDM estabelece direitos de soberania e jurisdição além

do Mar Territorial brasileiro, como observado no estudo da Zona Contígua, ZEE e PC, de forma que para a efetivação e proteção desses direitos é necessária a utilização do princípio da Extraterritorialidade previsto no art. 7 do Código Penal Brasileiro, em união às convenções e tratados que o Brasil participa, e com a legislação pátria.

Os profissionais que atuam na Segurança Marítima devem estar atentos aos direitos e deveres que direcionam as ações de proteção nas diferentes zonas marítimas, sob pena de incorrer em erro, seja pela prevaricação de não agir quando deveria, seja pelo contrário, agindo com abuso de autoridade, com a possibilidade de causar um incidente diplomático internacional.

A seguir, na Fig. 1, pode-se verificar a representação gráfica dos limites marítimos em relação à Soberania Nacional; e, na Fig. 2, os limites marítimos são apresentados em relação à costa brasileira. Observa-se que, na faixa azul clara, a linha azul representa o limite do Mar Territorial; a linha preta, representa o limite da Zona Contígua; a linha verde é o limite da ZEE; por fim, a linha vermelha é o limite da PC proposto pelo Brasil.



Figura 1 – Limites marítimos e a Soberania Nacional  
Fonte: Castro, 2013.

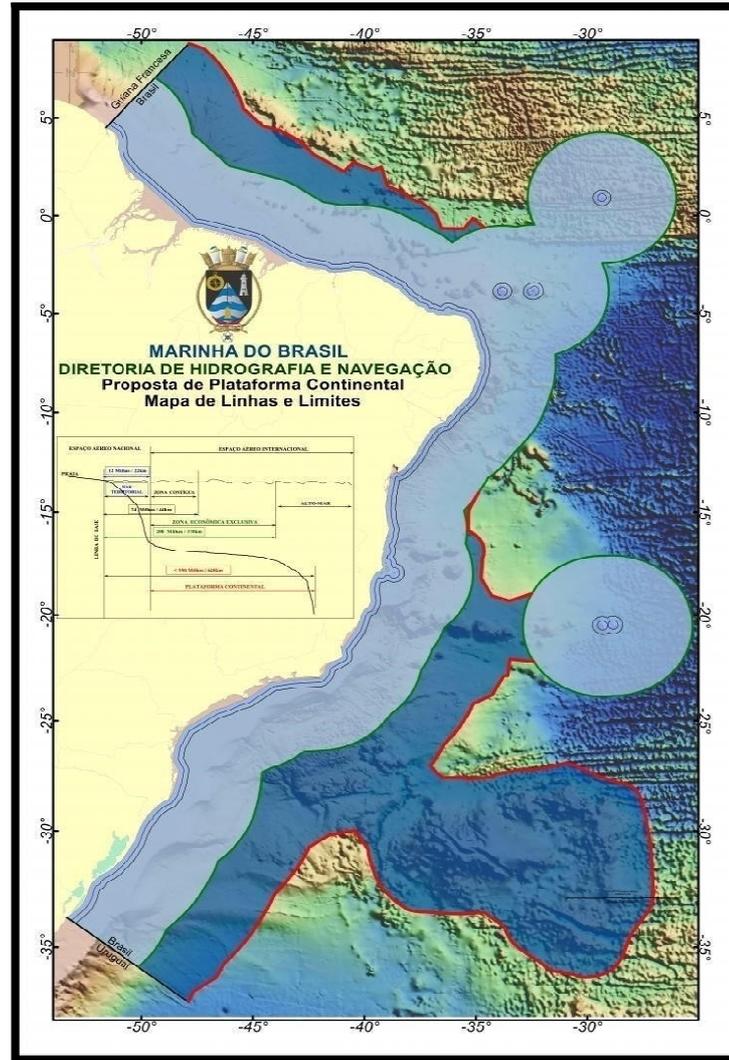


Figura 2 – Representação gráfica dos limites marítimos brasileiros

Fonte: MB, [2022a?].

### **3 AMEAÇAS TRANSNACIONAIS NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS**

#### **3.1 Conceitos e definições de ameaças transnacionais**

O crescimento do uso internacional legítimo do domínio marítimo tem sido acompanhado por uma escalada de ações criminosas que ameaçam a Segurança Marítima (USA, 2005). Como citado por Wedin (2015, p.95), “Os transportes marítimos nem sempre são utilizados com discernimento e bons propósitos. O mar serve também de via de passagem para um certo número de atividades ilegais”. Dessa forma, um dos efeitos deletérios da globalização foi o aumento do crime transnacional ou transfronteiriço em adição aos crimes domésticos.

Nesse sentido, a globalização gerou um vetor de insegurança relacionado ao domínio marítimo, pois tem o poder de facilitar a ocorrência de crimes como tráfico de armas, drogas e seres humanos. Segundo Bueger e Edmunds (2020, p.1), esses crimes cometidos no ambiente marítimo representam dimensões cada vez mais importantes da governança oceânica e da agenda política associada à Segurança Marítima e à aplicação da lei.

A Estratégia Nacional de Segurança Marítima Espanhola (ESPAÑA, 2013) narra como exemplos de crimes transnacionais o tráfico ilícito de entorpecentes, a pirataria, o terrorismo, o tráfico de armas, a imigração irregular por via marítima, o contrabando de migrantes, crimes ambientais, e as ameaças cibernéticas. Somam-se à essa extensa lista de atividades ilícitas transnacionais também os crimes sanitários e aduaneiros, característicos de zonas de fronteira (PIEIDADE, 2018).

De acordo com o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes – UNODC (CONVENÇÃO, 2013), o crime organizado transnacional engloba praticamente todas as ações criminais motivadas pelo lucro e cometidas por grupos criminosos com estratégias coordenadas, envolvendo mais de um país. A sua abrangência e complexidade desafiam os setores de Segurança e de Defesa dos Estados Nações.

O Brasil reconhece a importância mundial do combate aos crimes transnacionais ao publicar o Decreto nº 5.015/2004, que promulga a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, também conhecida como Convenção de Palermo. Essa Convenção aborda aspectos como medidas para combater a lavagem de dinheiro, criminalização da corrupção, cooperação internacional, assistência judiciária recíproca e investigação conjunta, entre outros métodos de repressão às atividades criminais transnacionais. Nesse viés, o artigo 3º, da Convenção de Palermo, define crime transnacional:

é aquele cometido em mais de um país, ou que é cometido em um só país, mas parte substancial da sua preparação, planejamento, direção e controle tenha lugar em outro país, ou que é cometido em um só país, mas envolva a participação de grupo criminoso organizado que pratique atividades criminosas em mais de um país, ou, ainda, aquele praticado em um só país, mas que produza efeitos substanciais em outro país (BRASIL, 2004a).

Atualmente, para fins do direito interno, o assunto é regido pela Lei nº 12.850, de 02 de agosto de 2013, que define organização criminosa e dispõe sobre a investigação criminal, os meios de obtenção da prova, infrações penais correlatas e o procedimento criminal.

Embora a Convenção de Palermo defina grupo criminoso organizado como um grupo estruturado de 3 (três) ou mais pessoas, a Lei nº 12.850/2013 considera organização criminosa a associação de 4 (quatro) ou mais pessoas estruturalmente ordenada e caracterizada pela divisão de tarefas, ainda que informalmente, com objetivo de obter, direta ou indiretamente, vantagem de qualquer natureza, mediante a prática de infrações penais cujas penas máximas sejam superiores a 4 (quatro) anos, ou que sejam de caráter transnacional.

Cabe observar que o crime de organização criminosa é diferente do crime de associação criminosa. Definida pelo art. 288 do CPB (BRASIL, 1940), a associação criminosa se dá quando três ou mais indivíduos se associam para cometer crimes cuja pena seja de até três anos.

## **3.2 Ameaças transnacionais, leis e acordos internacionais**

A seguir, de acordo com os fatos expostos, será identificado um rol de ameaças transnacionais, com intuito de analisar informações, conforme essas ameaças se manifestam nas AJB. Este trabalho buscou especificar e correlacionar as ameaças com as referências legais do direito interno, assim como os principais tratados internacionais que o Brasil faz parte.

### **3.2.1 Pirataria e roubo armado**

“A pirataria é uma praga milenar que acreditávamos estar abolida, exceto em livros e filmes de aventura. Infelizmente, esse não é o caso. Na verdade, a maritimização do mundo facilitou seu retorno” (WEDIN, 2015, p.96). Segundo o relatório mundial de incidentes de pirataria e roubo armado do ano de 2021 (ANNUAL, 2021), em certos locais como o Golfo da Guiné, costa da Somália e estreito de Cingapura, a ocorrência da pirataria marítima tem sido alvo de preocupações de diversas nações.

Para o direito internacional, ou conforme especificado no art. 101 da CNUDM, a pirataria diz respeito a todo ato ilícito de violência ou de detenção, ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigido contra: um navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado. Caso contrário, se os atos ilícitos forem cometidos no Mar Territorial, representarão crime e estarão sujeitos à legislação penal do Estado costeiro.

Percebe-se dessa forma que o local do crime é o grande diferenciador entre os crimes de pirataria e roubo armado a embarcações. Como herança histórica da ação dos piratas no mar, na linguagem usual utilizada, até mesmo pelos meios de comunicação, quase não se distingue a diferença do crime comum para a pirataria, mesmo que o regime legal seja muito diferente nos dois casos (WEDIN, 2015).

O Código Penal Brasileiro (CPB) (BRASIL, 1940) prevê como crime o atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, tipificando o fato no art. 261: "Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea". A pena é agravada<sup>9</sup> em seu parágrafo 1º – "Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave", podendo ainda ser qualificada<sup>10</sup>, caso resulte lesão corporal ou morte. Cabe enfatizar que não existe um tipo penal no direito brasileiro destinado especificamente ao crime de pirataria.

Observa-se que, durante a pesquisa realizada para a formulação deste trabalho, não foram encontradas notícias ou relatos de ações de pirataria que ameacem a boa ordem dos mares brasileiros. No mapa mundial de atos de pirataria e roubo armado de 2021, publicado pelo *site International Maritime Bureau – IMB*, da Câmara de Comércio Internacional, foi registrado apenas um incidente de entrada não autorizada em um navio ancorado no litoral norte, como ilustra a imagem a seguir.

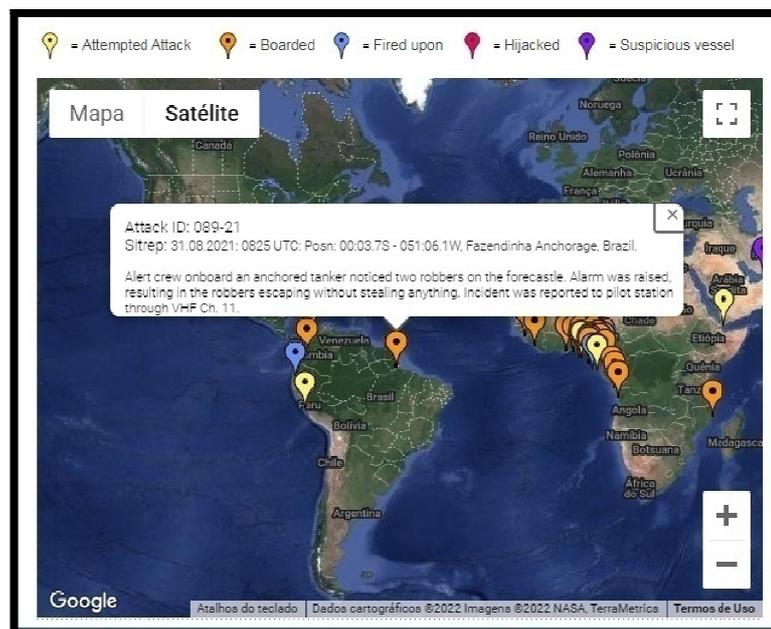


FIGURA 3 - Mapa anual de roubo armado a navios e pirataria 2021 - *Internacional Maritime Bureau*

Fonte: IMB, 2021.

<sup>9</sup> As chamadas Circunstâncias Agravantes são fatores definidos em lei, que majoram o cálculo da pena a ser aplicada em uma condenação. São apreciadas na 2ª fase do cálculo, considerando a pena máxima e a mínima, e podem ser aplicadas em diversos tipos de crimes (previsão genérica) (CAPEZ, 2020).

<sup>10</sup> Já as qualificadoras são elementos previstos em um crime específico, que o enquadra em um tipo penal mais grave. São analisadas na 1ª fase do cálculo da pena e podem eventualmente sofrer incidência de agravantes, atenuantes ou até causas de aumento de pena (CAPEZ, 2020).

Mesmo diante do exposto, seria um erro dizer que o litoral brasileiro é seguro, pois são muitos os casos de roubo armado ocorridos no Mar Territorial que foram notícias nos meios de comunicação. Se praticamente não existem piratas no Brasil, o mesmo não se pode dizer sobre criminosos que praticam atos de violência contra navios e pequenas embarcações, como por exemplo, veleiros, barcos de pesca e lanchas, muitas vezes em conexão com outros crimes (MESQUITA, 2019).

Em janeiro de 2021, foi publicada, em um *site* regional do Piauí, uma manchete com os seguintes dizeres: “Navio roubado por **piratas** em Luís Correia é encontrado na área do Delta do Parnaíba”. De acordo com NAVIO... (2021), uma embarcação, com bandeira de San Jose da Costa Rica, que transportava uma carga de cigarros foi roubada em Luís Correia e encontrada por pescadores, seis dias depois, em área próxima ao Delta do Parnaíba. Houve tentativa de resgate e apreensão da embarcação por autoridades brasileiras. O termo pirata, destacado em negrito, refere-se, na verdade, aos criminosos ligados à prática de crimes aduaneiros.

Além dessa manchete, outra se destacou e foi publicada no *site* G1, com o seguinte título: Piratas armados rendem tripulação e invadem navio de bandeira italiana na costa de SP” (PIMENTEL, 2018). Nesse incidente, de acordo com o conteúdo da reportagem, criminosos armados atacaram, renderam e invadiram um navio tipo cargueiro de bandeira italiana, na costa de São Paulo, que estava a 15 quilômetros da entrada do Porto de Santos. O cargueiro foi utilizado para o tráfico de entorpecentes. Novamente, o termo pirata foi utilizado indevidamente, pois o crime ocorreu na extensão do Mar Territorial brasileiro de 12 milhas náuticas, que correspondem a, aproximadamente, 22 quilômetros, enquanto a pirataria só se manifesta em águas internacionais.

Nesse contexto, na visão de Piedade (2018), apesar de o fenômeno da pirataria constituir a mais visível ameaça à boa ordem no mar, esta não é mais tão representativa, e, de certa forma, ofusca as demais ameaças emergentes no domínio marítimo. De acordo com o que será exposto ao longo deste capítulo, outros problemas, como o roubo armado a embarcações, o contrabando e o tráfico de entorpecentes, estão muito mais presentes na realidade da Segurança Marítima brasileira do que a pirataria.

### 3.2.2 Tráfico de entorpecentes

Dentre as ameaças que assolam as AJB, o tráfico ilícito de entorpecentes se mostra a ameaça mais preocupante. Em recente Relatório... (2021) produzido pela Diretoria de Investigação e Combate ao Crime Organizado da Polícia Federal, o tráfico de drogas, pelo modal marítimo, é o que mais se destaca por apreensões de cocaína em relação ao total apreendido no Brasil. Outrossim, também é o responsável por praticamente 50% de toda a cocaína apreendida pela PF em 2021.

Isso se trata de um problema não só no Brasil, como também no mundo, pois o tráfico de drogas tem a capacidade de gerar grandes quantias de dinheiro para organizações criminosas internacionais e de financiar outras atividades ilegais, como o tráfico de armas, o contrabando de migrantes e as ações terroristas (USA, 2005). A gravidade do problema foi corroborada na Carta da Assembleia Geral das Nações Unidas sobre os Oceanos e Lei no Mar de 2008, ao citar o tráfico de entorpecentes como uma séria ameaça à Segurança Marítima (GENERAL, 2008).

Desse modo, o art. 108 da CNUDM impõe a todos os Estados a obrigação de cooperar na repressão do tráfico ilícito de entorpecentes e substâncias psicotrópicas por via marítima (BRASIL, 1995b). Outros tratados multilaterais, como por exemplo, a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas de 1988, promulgada pelo Decreto Lei nº 154, de 26 de junho de 1991, também contribuem para o combate dessa grave ameaça.

Por sua vez, o direito pátrio conta com a Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, que institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas – SISNAD; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências.

Observa-se que são inúmeras as modalidades de ação dos criminosos para iludir as autoridades e transportar a droga pelo mar, como por exemplo, a contaminação de contêineres, a colocação de material entorpecente nas caixas de mar dos navios com auxílio de mergulhadores, ou a dissimulação do material entorpecente em meio às cargas lícitas.

Cabe frisar inclusive que esses criminosos induzem a tripulação ao içamento de drogas, levando-a à corrupção (RELATÓRIO..., 2021).

Dentre as inúmeras ações de repressão, uma delas ocorreu em 14 de fevereiro de 2021, quando a MB e a PF interceptaram e apreenderam uma embarcação carregada com 2.216,5 kg de cocaína, em AJB. A interceptação foi realizada pelo Navio Patrulha Oceânico Araguari, a cerca de 270 km da costa do Recife (MARINHA..., 2021).

Outra importante apreensão ocorreu no Porto do Rio de Janeiro em 2021, quando cerca de cinco toneladas de cocaína foram encontradas dentro de caixas de sabão em pó que estavam acondicionadas em contêineres com destino à Moçambique. A operação da PF contou com a participação da RFB e foi considerada como a maior apreensão de cocaína na história do Rio de Janeiro (PF, 2021a).

### **3.2.3 Tráfico de pessoas e migração ilegal**

Um número significativo de pessoas continua entrando nos países todos os anos. Com isso, muitas entram sem autorização ou são vítimas do crime de tráfico de pessoas. As razões para a migração clandestina são variadas e incluem fuga de conflitos, violações de direitos humanos, privação econômica e esgotamento de recursos naturais (GENERAL, 2008).

De acordo com o documento “Imigrantes clandestinos no Brasil – Orientações Práticas” publicado em 2020, pela empresa PROINDE (STOWAWAYS, 2020), o Brasil é tradicionalmente um ponto de chegada de clandestinos. Inclusive, nos incidentes que envolvem migração ilegal em portos brasileiros, a maioria dos intrusos são estrangeiros provenientes principalmente da África, que fogem clandestinamente para o Brasil, desembarcam despercebidos ou com a ajuda da tripulação, mas são capturados ao tentarem entrar em outra embarcação para deixar o país. Ainda, conforme o referido documento, pode-se dizer que, como os destinos preferidos dos clandestinos ainda são países da Europa e da América do Norte, os oriundos da África provavelmente desembarcam no litoral brasileiro por acaso.

O dispositivo legal para o combate à migração ilegal é a Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017, que institui a Lei de Migração, enquanto o crime de tráfico de pessoas é regido pela Lei nº 13.334, de 6 de outubro de 2016, que dispõe sobre prevenção e repressão ao tráfico interno e internacional de pessoas e sobre medidas de atenção às vítimas.

Segundo a alínea "a" do art. 3º, do Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional Relativo à Prevenção, Repressão e Punição do Tráfico de Pessoas, em Especial Mulheres e Crianças, a expressão "tráfico de pessoas"

significa o recrutamento, o transporte, a transferência, o alojamento ou o acolhimento de pessoas, recorrendo à ameaça ou uso da força ou a outras formas de coação, ao rapto, à fraude, ao engano, ao abuso de autoridade ou à situação de vulnerabilidade ou à entrega ou aceitação de pagamentos ou benefícios para obter o consentimento de uma pessoa que tenha autoridade sobre outra para fins de exploração [...] (BRASIL, 2004b).

Nesse contexto, comprovando a existência de tráfico de pessoas pelo modal marítimo no Brasil, uma recente notícia publicada pelo *site* G1 (CRIANÇAS..., 2022) narra a história do barco que foi interceptado, em 2022, com 29 pessoas, quando chegava ao Brasil proveniente da Guiana Francesa, objetivando entrar no país sem documentação. Nele, havia, entre os tripulantes, um bebê de 1 ano e quatro meses, uma criança de 4 anos e um padre. A reportagem ainda conta que os atravessadores cobram até 450 dólares para transportar os imigrantes em viagens ilegais, que duram vários dias em trajetos que passam por rios e mar.

Esses crimes demandam especial atenção ao expor a possibilidade de terroristas tirarem vantagem das redes de contrabando de seres humanos na tentativa de contornar as medidas de segurança nas fronteiras (USA, 2005), além de contribuir para enriquecer grupos criminosos que também são frequentemente associados a outras formas de contrabando (TILL, 2018).

### **3.2.4 Crimes aduaneiros**

Pode-se dizer que assim como os oceanos do mundo são avenidas para o comércio exterior de uma nação, eles também são as rodovias para importação ou

exportação de mercadorias ilegais (USA, 2005). No mundo todo, cerca de 80% de todo o comércio internacional é realizado pelas rotas marítimas (TRANSPORTE..., 2020), enquanto no Brasil essa porcentagem chega a 95% (MB, 2022b).

Esse volume de mercadorias comercializadas gera um vetor criminoso preocupante que é combatido, principalmente pelas ações de prevenção e repressão ao contrabando e descaminho da RFB, agência governamental vinculada ao ME e responsável pela gestão e execução dos serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiro (COMPETÊNCIAS..., 2022), assim como pelas operações e apurações criminais que são realizadas pela PF, conforme determina o art. 144, da CRFB/88.

Os crimes aduaneiros se referem a, basicamente, duas condutas: Iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria (descaminho); e importar ou exportar mercadoria proibida (contrabando). Ambas são ilícitos penais previstos no CPB.

Inicialmente, as duas condutas eram tipificadas no art. 334 do CPB, porém a Lei nº 13.008, de 26 de junho de 2014, dá nova redação ao art. 334 do CPB, separando as condutas e agravando o crime de contrabando, ao acrescentar o art. 334-A. Outra inovação experimentada, tanto no crime de descaminho quanto no crime de contrabando, é a aplicação da pena em dobro, se o delito for cometido em transportes marítimos ou fluviais (por mares ou rios). A redação anterior previa o aumento de pena apenas no tocante ao transporte aéreo (TUMA JR., 2014).

Recentemente, Ferraz (2022) publicou uma matéria jornalística sobre quadrilhas que usam rotas pelo mar no contrabando de cigarros para o Brasil, conforme pode ser visto na Fig.4. Segundo o autor, as investigações apontam que a carga sai do Suriname e navega em direção ao Nordeste e Sudeste do Brasil. Ainda citou que, no dia 15 de março de 2022, cerca de 90 toneladas de cigarros foram apreendidas na costa de Salvador, na Bahia.



FIGURA 4 - Quadrilhas usam rotas pelo mar no contrabando de cigarros para o Brasil  
Fonte: Ferraz, 2022.

Acrescenta-se a isso a reportagem POLÍCIA...(2022), publicada no *site* G1, que se refere à apreensão citada como resultado de investigações realizadas pela PF que contaram com o apoio das Forças Aéreas Brasileiras (FAB), da MB e da RFB. A mercadoria estava em um navio pesqueiro e oito tripulantes foram presos. Cabe ressaltar que a Soberania Nacional, para o combate aos crimes fiscais e aduaneiros, cometidos em território nacional ou no mar territorial, ultrapassa o Mar Territorial e se estende aos limites da Zona Contígua (BRASIL, 1993).

### 3.2.5 Tráfico de armas

De acordo com o Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU) (GENERAL, 2008), a disseminação ilícita de armas leves e de pequeno porte tem dificultado a solução pacífica de disputas, armando criminosos e contribuindo para o prolongamento dos conflitos. O Conselho ainda reconhece que o tráfico ilícito pelo mar, tanto de armas de fogo quanto de armas biológicas, químicas ou nucleares, constitui uma das principais ameaças à Segurança Marítima.

Internacionalmente, o Protocolo de 2005 da Convenção SUA<sup>11</sup> (USA, 2008) tornou crime transportar em um navio qualquer material explosivo ou radioativo, assim

<sup>11</sup>Do inglês, *Suppression of Unlawful Acts (SUA)* - Convenção para Supressão de Atos Ilegais contra a Segurança da Navegação Marítima (Tradução livre).

como armas biológicas, químicas ou nucleares, sabendo que se destinam a causar, ou ameaçam causar, morte ou ferimentos graves ou danos com o propósito de intimidar uma população, ou obrigar um governo, ou uma organização internacional para fazer ou abster-se de fazer qualquer ato.

O Brasil também aderiu ao Protocolo de Genebra sobre a Proibição do Emprego na Guerra de Gases Asfixiantes, Tóxicos ou Similares e de Meios Bacteriológicos de Guerra, em 1º de julho de 1970, assim como à Convenção sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção e Estocagem de Armas Bacteriológicas (Biológicas) e à Base de Toxinas e sua Destruição, em 1º de abril de 1976; à Convenção Internacional sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção, Estocagem e Uso de Armas Químicas e sobre a Destruição das Armas Químicas Existentes no Mundo, de 1º de março de 1999; e ao Tratado sobre a Não-Proliferação de Armas Nucleares, em 07 de dezembro de 1998, o que faz do Brasil uma zona livre de armas de destruição em massa.

No mesmo segmento, o direito nacional, para combater o tráfico de armas de fogo, dispõe da Lei nº 10.826, de 22 de dezembro de 2003, que versa sobre Registro, Posse e Comercialização de Armas de Fogo e Munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – SINARM, define crimes e dá outras providências. Por sua vez, o tráfico de armas de destruição em massa é tipificado na Lei Antiterror (BRASIL, 2016a) e pode ser enquadrado como crime contra a Soberania Nacional, caso se adeque aos casos previstos na Lei nº 14.197, de 1º de setembro de 2021.

Como exemplo de ocorrência de tráfico de armas pelo modal marítimo nas AJB, destaca-se uma ação policial ocorrida no corrente ano e noticiada pelo *site* ISTOÉ DINHEIRO. Segundo Operação...(2022a), trata-se de uma Operação Interagências realizada pela PF, em conjunto com o Ministério Público Federal (MPF) e com a Agência de Investigações de Segurança Interna (*Homeland Security Investigations* – HSI) da Embaixada dos EUA, contra suspeitos de integrar uma organização criminosa que atua no tráfico internacional de armas.

Ainda, de acordo com a reportagem, as investigações apontaram para a existência de um grupo organizado responsável pela aquisição de armas de fogo, peças, acessórios e munições nos EUA, para posteriormente enviar ao Brasil. O tráfico de armas ocorreu pelo mar, por meio de contêineres, e por via aérea, mediante encomenda postal.

### 3.2.6 Crimes ambientais

As violações das leis e regulamentos ambientais impactam a Segurança Marítima de várias maneiras, causando a perda de *hábitats* marinhos, a extinção de espécies e captura reduzida de peixes, o branqueamento de corais e a diminuição da biodiversidade, podendo, assim, impactar diretamente os interesses sociais e econômicos dos Estados costeiros (GENERAL, 2008).

A atividade pesqueira se relaciona diretamente com a segurança alimentar dos países. Isso quer dizer que, quando há diminuição de recursos, como os estoques de peixes, as nações marítimas são pressionadas a adotarem medidas agressivas (USA, 2005). Por sua vez, o derramamento de petróleo no mar é um desastre ambiental de extensa gravidade. Já são comprovados os efeitos prejudiciais que seus compostos causam ao afetar a qualidade da água, alterando a fauna e flora marinhas, e produzindo consequências nocivas, tanto para o meio ambiente quanto para a saúde humana (SILVA *et al.*, 2021).

Dentre as várias convenções internacionais que tratam de poluição marítima que o Brasil participa (CONVENÇÕES..., 2021), destaca-se, na literatura pesquisada, a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, MARPOL 73/78, promulgada por meio do Decreto nº 2.508, de 04 de março de 1998, que estabelece regras para a prevenção da poluição por óleo, por substâncias nocivas transportadas em fardos, contêineres, tanques portáteis ou vagões-tanque rodoviários e ferroviários. No Brasil, o crime de poluição foi introduzido na legislação brasileira, por meio da Lei nº 7.804, de 18 de julho de 1989, que alterou a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Atualmente, o crime é previsto na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, chamada Lei de Crimes Ambientais.

Por meio da Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca (SAP), do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), o Brasil assinou, no dia 22 de abril de 2021, a Declaração de Copenhague, documento que o coloca como membro da *Blue Justice*, iniciativa do governo norueguês e do PNUD, que tem por objetivo promover ações transnacionais contra o crime organizado na indústria pesqueira (GONÇALVES; MACHADO, 2021). A Lei de Crimes Ambientais também prevê o crime de pesca irregular predatória na parte que trata dos crimes contra a fauna (BRASIL, 1998a).

Em 2022, o IBAMA coordenou a Operação Decapoda, com fulcro no combate à pesca ilegal, durante o período de defesa do camarão, em diversos estados do litoral brasileiro. Em parceria com a MB (Capitania dos Portos e Grupamento de Patrulha), Polícia Militar Ambiental e Fundação Florestal e, ainda, com o apoio das Polícias Federal e Civil, foram realizadas patrulhas em alto-mar, em que o Instituto vistoriou barcos da região, bem como a regularidade de petrechos de pesca e suas respectivas cargas.

Por meio do monitoramento aéreo, foi possível agir em prol da localização de eventuais suspeitos ou alvos encontrados no mar e, também, em terra firme. Por terra, a operação vistoriou empreendimentos de distribuição, estocagem e comercialização de pescado. O trabalho integrado das agências resultou na apreensão de milhares de quilos de peixes, assim como na de veículos e de embarcações, além de dezenas de Autos de Infração lavrados que somaram milhões de reais em multas (IBAMA, 2022).

No que se refere à poluição, o maior crime ambiental ocorrido no Brasil, em relação à extensão das áreas afetadas, aconteceu devido ao derramamento de óleo no mar por navio grego, que atingiu a costa brasileira, em 2019 e 2020. Durante dois anos, a PF, com apoio da MB e outras agências, conseguiu rastrear a origem do óleo, por meio da análise de suas características químicas e de investigações sobre os navios petroleiros que passaram perto do litoral nordeste brasileiro, naquele período. Em razão disso, o dano ambiental foi calculado, inicialmente, em R\$ 188 milhões, valor gasto por municípios, estados e governo federal para limpar mais de mil localidades atingidas (PF, 2021b).

### **3.2.7 Crimes cibernéticos**

A partir do marcante avanço tecnológico presenciado no século XXI, os processos organizacionais passam a depender ainda mais dos meios digitais. Essa crescente migração dos negócios para as redes coloca em evidência os riscos cibernéticos enfrentados pelas empresas. No setor marítimo, é imprescindível se atentar aos riscos cibernéticos, uma vez que o setor é repleto de sistemas de alta complexidade tecnológica e com enorme potencial de impacto em caso de falha (SALGADO *et al.*, 2021).

Em 2005, os EUA já externavam a preocupação pelo fato de terroristas poderem tentar ataques cibernéticos para interromper redes de informação críticas ou tentar causar danos físicos aos sistemas de informação que são parte integrante da operação de transporte marítimo e sistemas de comércio (USA, 2005).

O Reino Unido também declarou, em 2014, que, com mais de 95% de todo o tráfego digital intercontinental viajando por cabos submarinos em vez de satélites, é importante que se proteja esse fluxo essencial de informações, do qual a economia global depende, de ataques físicos ou cibernéticos (THE UK, 2014).

Em julho de 2017, a empresa dinamarquesa Maersk, maior operadora de navios de contêineres e navios de abastecimento do mundo, com escritórios em 130 países e uma força de trabalho de cerca de 90.000 funcionários, foi vítima de um ataque cibernético que usou uma versão supostamente modificada do *Ransomware*<sup>12</sup> *Petya*, chamado *NotPetya*, e derrubou sistemas de Tecnologia da Informação e controles operacionais em todos os níveis (CASO, 2020).

O Caso Maersk, considerado um dos maiores ataques cibernéticos da história, gerou consequências inclusive para o Brasil. O ataque afetou o sistema da TPM Terminals, grupo empresarial controlado pela Maersk que opera dentro do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, causando atraso nas operações e obrigando a realização do registro manual de entrada e saída do porto, que antes era feito por computador (CIBER, 2017).

Outro caso ocorreu no porto de Mucuripe, em Fortaleza, onde vários sistemas da Companhia Docas do Ceará ficaram uma semana inoperantes. O acesso externo ao sistema de administração, chamado SisPORTWeb, que serve para controlar as operações portuárias desde o seu início (carga/descarga do navio) até a cobrança da fatura (contas a receber) também foi desabilitado. Os criminosos criptografaram e sequestraram os sistemas e cobraram resgate em criptomoedas para restabelecer os dados (PORTO, 2019).

A situação é preocupante e pode se agravar. Segundo a consultoria alemã Roland Berger, o Brasil foi o 5º país que mais sofreu crimes cibernéticos em 2020, com 9,1 milhões de ocorrências, somente no primeiro trimestre, mais do que o ano inteiro de 2020 (BRASIL...,2021d). A percepção dos especialistas é a de que esse tipo de crime irá se

---

<sup>12</sup>*Ransomware* é um tipo de ataque virtual, no qual um computador, quando infectado, tem seus dados criptografados e impedidos de serem acessados. Para poder liberar os dados, normalmente os criminosos exigem um resgate, ou, em inglês, um *ransom*.

aperfeiçoar ainda mais com o tempo, com as companhias tendo de gastar cada vez mais para se proteger de ataques com pedidos de resgate.

A legislação brasileira possui três normas que versam sobre segurança cibernética. A primeira Lei nº 12.737, de 30 de novembro de 2012, popularmente conhecida como Lei Carolina Dieckmann, entrou em vigor logo após o vazamento indevido de fotos pessoais da atriz e promoveu mudanças no CPB, regulamentando os "delitos informáticos", como a invasão de dispositivos alheios e falsificação de documentos particulares.

A segunda é a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, conhecida como Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) que disciplina o tratamento de dados pessoais, inclusive por meios digitais, prevendo sanções administrativas para quem descumprir seus preceitos, que podem chegar a 50 milhões de reais por infração. Finalmente, a terceira é a Lei nº 14.155, de 27 de maio de 2021, que alterou o CPB para tornar mais graves os crimes de violação de dispositivo informático, furto e estelionato, cometidos de forma eletrônica ou pela internet.

### **3.2.8 Terrorismo**

Os ataques terroristas ocorridos, em 11 de setembro de 2001, nos EUA, revelaram o grau de vulnerabilidade que os Estados estavam expostos, bem como evidenciaram a impossibilidade de neutralização eficaz da ameaça terrorista, ainda que por parte da maior potência militar do planeta. A capacidade de planejamento, coordenação e execução articulada dos ataques, aliada ao seu elevado grau de letalidade, deixaram perplexas não apenas a sociedade norte-americana, mas toda a comunidade internacional (SILVA JÚNIOR, 2020).

No ambiente marítimo, a ameaça terrorista se expressa de várias formas. De imediato, existe o risco da utilização de navios para transporte de explosivos poderosos com objetivo de destruição de uma zona portuária ou instalação *offshore*. De outra forma, grupos terroristas usam o modal marítimo como meio de transporte para posicionar seus agentes, criar apoio logístico e gerar receita.

Apesar de os crimes de terrorismo e de pirataria possuírem objetivos diferentes, atingir propósitos políticos em um, e ganhar dinheiro no outro, existem fortes conexões

entre essas duas atividades, sobretudo no domínio do financiamento. Os terroristas também se aproveitam das redes criminosas de contrabando para contornar as medidas de segurança nas fronteiras (USA, 2005). Para Wedin (2015, p.100), “é evidente que o mar, em função de sua importância para o mundo industrializado, corre o risco de transformar-se em um teatro de operações privilegiado para os terroristas”.

Em referência às normas internacionais relacionadas aos atos terroristas, envolvendo a navegação marítima, as instalações *offshore* e a segurança portuária, destacam-se os seguintes instrumentos: a Convenção SOLAS<sup>13</sup>, promulgada pelo Decreto nº 9.988, de 26 de agosto de 2019, especialmente o capítulo XI-2, que versa sobre o ISPS CODE<sup>14</sup> e a Convenção SUA, internalizada pelo Decreto nº 6.136, de 26 de junho de 2007, juntamente com seu Protocolo de 2005 (USA, 2008).

Certas disposições do capítulo V da SOLAS (Segurança da Navegação), bem como do capítulo XI-2 (Medidas especiais para aumentar a Segurança Marítima), foram desenvolvidas, em grande parte, para combater a ameaça de atos terroristas. O capítulo XI-2 da SOLAS inclui um conjunto de medidas destinadas a aumentar a Segurança Marítima a bordo dos navios e nas áreas de interface navio/porto, incluindo requisitos obrigatórios para que os navios cumpram o ISPS CODE.

O principal objetivo da Convenção SUA é garantir que sejam tomadas as medidas adequadas contra pessoas que cometem atos ilícitos contra navios, incluindo apreensão de navios à força, atos de violência contra pessoas a bordo e a colocação de dispositivos a bordo que possam destruí-lo ou danificá-lo. A Convenção SUA também prevê assistência mútua, cooperação na prevenção de delitos e compartilhamento de informações entre os Estados Partes. O Protocolo SUA aplica muitas das disposições da Convenção SUA às infrações cometidas em ou contra uma plataforma fixa localizada na PC (GENERAL, 2008).

O Brasil disciplina o assunto na Lei nº 13.260, de 16 de março de 2016, chamada Lei Antiterror, que considera inclusive, como crime de terrorismo, usar ou ameaçar usar, transportar, guardar, portar ou trazer consigo explosivos, gases tóxicos, venenos, conteúdos biológicos, químicos, nucleares ou outros meios capazes de causar danos ou promover destruição em massa.

---

<sup>13</sup> Do inglês, *Safety Of Life At Sea* (Tradução livre).

<sup>14</sup> Do inglês, *International Ship and Port Facility Security Code* (Tradução livre).

O terrorismo é um problema de proporções mundiais, cuja complexidade requer a união, a troca de informações de inteligência e as ações coordenadas de diversas instituições. Embora o terrorismo marítimo não seja hoje no Brasil uma ameaça real, por muitas vezes, os alvos dos criminosos são escolhidos para causar surpresa e de forma aleatória, podendo tornar o país um alvo no futuro (SOUZA; KARG, 2017).

### **3.2.9 Ameaças sanitárias**

O modal marítimo, historicamente, tem sido o meio ideal para a propagação de epidemias, desde a Peste Negra, do século XIV, passando pela Febre Amarela, pelo vírus Ebola, e chegando, atualmente, ao novo Coronavírus. Isso ocorre devido à movimentação de pessoas, embarcações e insetos transmissores de doenças de país a país, o que favorece o surto de endemias, epidemias e pandemias em regiões onde graves doenças nunca existiram ou em regiões que estão sob vigilância e controle permanentes (BARROSO, 1999).

As milhares de mortes causadas pelo novo Coronavírus, assim como pelas epidemias que ocorreram anteriormente, não deixam dúvidas de que há a necessidade de se combater a disseminação de patógenos letais. Nesse sentido, o Brasil, por meio da Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, instituiu o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária e criou a ANVISA, para proteger a saúde da população, garantindo a segurança sanitária nacional, por meio da atuação nos portos, aeroportos e fronteiras. O direito penal brasileiro também prevê no CPB a criminalização de condutas nocivas à saúde, como causar epidemia ou descumprir medida sanitária preventiva.

No âmbito internacional, a Organização Mundial de Saúde (OMS) publicou, em 2005, o Regulamento Sanitário Internacional (RSI), que teve sua última atualização promulgada no Brasil pelo Decreto nº 10.212, de 30 de janeiro de 2020. De acordo com os artigos 20 e 21 do RSI, os Estados Partes devem desenvolver e manter capacidades básicas mínimas para vigilância e resposta a quaisquer ocorrências com potencial para um evento de saúde pública de interesse internacional em pontos de entrada designados Portos, Aeroportos e Fronteiras.

De acordo com a reportagem do *site* G1, ANVISA...(2022), perante à ameaça sanitária representada pela atividade dos navios de cruzeiro na costa brasileira, durante a pandemia mundial do Coronavírus, a ANVISA recomendou a suspensão definitiva da temporada de cruzeiros no Brasil. Essa medida teve repercussão internacional, em razão do aumento acelerado do número de casos nas embarcações e no Brasil.

Como forma de iniciar um processo de análise que poderá ser aprofundado em outros trabalhos científicos, a partir do estudo das ameaças transnacionais, foi criado um quadro comparativo (QUADRO 2), em que elas foram relacionadas aos acordos internacionais que o Brasil é signatário, às Leis penais brasileiras, à incidência nas AJB e às interconexões criminais. Como resultado encontrado, destaca-se que, dos doze tipos criminais estudados, dez tiveram ocorrência recente nas AJB, equivalendo a 83% da amostra. Da mesma forma, foram identificados dados sobre interconexão criminosa em 8 dos 12 tipos criminais estudados, ou seja, em 66% dos casos analisados possuem interconexão com outros crimes.

É importante frisar que, durante a pesquisa realizada para consubstanciar a incidência das ameaças nas AJB, não foram encontrados dados estatísticos oficiais que indicassem quando, onde e como, elas se manifestam; exceto quanto ao crime de tráfico de entorpecentes, que foi identificado um relatório da PF específico para o modal marítimo. Por isso, tornou-se necessário recorrer às reportagens divulgadas nos meios de imprensa para melhor compreender o fato.

De acordo com o que foi estudado neste trabalho, observa-se que o ambiente normativo jurídico que rege o combate aos crimes transnacionais é repleto de normas que envolvem conceitos de territorialidade e extraterritorialidade, tratados e convenções internacionais que o Brasil participa, crimes tipificados no CPB e em leis extravagantes.

A própria aplicação do direito pátrio, fora do Mar Territorial brasileiro, para coibir atos de pirataria, entre outros crimes, é assunto controverso, pois, segundo os autores Beirão (2014) e Albuquerque (2014), o fato de o Brasil não ter um tipo penal específico para o crime de pirataria seria um grave problema para a criminalização dos atos cometidos. De outra forma, para Martins (2016), observados os pressupostos legais, é possível a aplicação da lei penal brasileira, para tipificar os atos cometidos na prática da pirataria, com o consequente processamento e julgamento do caso pelo Poder Judiciário Brasileiro.

Nesse sentido, observa-se ainda ausente, na literatura jurídica brasileira, um livro ou manual que traga a melhor forma de aplicar o direito pátrio aos casos de crimes transnacionais que ocorram nas AJB. Portanto, como exemplo de boas práticas sobre o assunto, cita-se o Manual sobre Crimes Marítimos para praticantes da Justiça Criminal (UNODC, 2020), elaborado pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime.

## 4 OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS NO AMBIENTE MARÍTIMO

### 4.1 Conceitos e definições

De acordo com o capítulo anterior, pode-se perceber que as ameaças transnacionais são uma realidade no litoral brasileiro, em que organizações criminosas, com atuação dentro e fora do país, aproveitam-se da enorme extensão da fronteira marítima nacional para realizar os mais diversos crimes, como roubo armado a embarcações, tráfico de entorpecentes, crimes ambientais, tráfico de pessoas, contrabando de mercadorias proibidas, descaminho e crimes cibernéticos.

Esse quadro delituoso insere-se no contexto mundial como um reflexo da globalização que criou um mundo interdependente e mais complexo, cujas mudanças decorrentes desse movimento estão impactando, significativamente, no modo como os governos protegem e preservam a segurança do domínio marítimo (TOMASULO JR., 2010). No novo cenário mundial, a governança pública tornou-se mais complicada, pois as fronteiras entre estruturas nacionais e internacionais de decisões estão cada vez mais porosas (RAZA, 2012, p.12).

Nesse sentido, a complexidade das ameaças transnacionais impede a solução de forma isolada, porque são problemas perversos<sup>15</sup> que, devido à sua natureza, exigem a participação de todo o governo<sup>16</sup> para enfrentá-los (CHRISTENSEN; LAEGREID, 2007). Conseqüentemente, as concepções tradicionais sobre estratégia e Segurança Marítima tiveram que sofrer ampliações para abranger desafios que até então recebiam menos atenção. Novas ameaças despertaram a necessidade de uma abordagem holística, que envolva todas as projeções do PN<sup>17</sup> (TROEDER, 2019).

Outrossim, cabe destacar que o grande número de atores que estão simultaneamente envolvidos nos processos de decisão e ação, com atribuições de

---

<sup>15</sup> Problemas perversos são aqueles cuja complexidade social significa que não tem uma solução determinável. Além disso, por causa de interdependências complexas, o esforço para resolver um aspecto de um problema grave pode revelar ou criar outros problemas (TROEDER, 2019).

<sup>16</sup> Do inglês, *Hole of Government* (Tradução livre).

<sup>17</sup> A Projeção do Poder Nacional é o processo pelo qual a Nação aumenta sua influência no cenário internacional, por intermédio da manifestação produzida com o emprego de recursos de uma ou mais Expressões de seu PN. As Expressões do PN se manifestam nas seguintes áreas: Política, Economia, Ciência e Tecnologia, Militar e Psicossocial (MD, 2020a).

competências complementares, redundantes e competitivas, podem levar o Estado a gastos públicos desnecessários ou excessivos, e até mesmo, muitas vezes, sem resultados adequados (RAZA, 2012).

Desse modo, como forma de estruturar a Segurança Marítima, a ENSM Americana (USA, 2005) alinha os programas e as iniciativas de Segurança Marítima do governo federal em um esforço nacional, abrangente e coeso, de modo que possa envolver as entidades federais, estaduais, locais e as do setor privado, por intermédio de uma abordagem integrada entre os envolvidos, com a finalidade de melhorar a segurança do domínio marítimo.

No mesmo sentido, a Estratégia Espanhola (ESPAÑA, 2013) versa sobre a adoção de uma abordagem abrangente, que promova uma ação coordenada e cooperativa das diferentes autoridades na solução dos problemas que afetam a Segurança Marítima, incluindo o conhecimento compartilhado do ambiente marítimo e a cooperação operacional entre os diferentes departamentos.

O Reino Unido, por sua vez, considera a integração e a colaboração como princípios fundamentais de sua ENSM (THE UK, 2014). A integração se reflete na estrutura de governança consistente com a Estratégia de Segurança Nacional, que tem por finalidade reunir e usar todos os instrumentos de poder e influência nacional para obter um resultado maior que a soma de suas partes. Já a colaboração traduz a Segurança Marítima como um assunto verdadeiramente internacional, cuja dimensão do desafio significa que trabalhar em estreita colaboração com os aliados e parceiros, a nível nacional, regional e multinacional, é a melhor forma de defender o sistema internacional baseado nas regras que o rege.

Na visão de Speller (2019, p.16), “o ambiente operacional marítimo do século XXI é verdadeiramente multidimensional”. Dessa forma, o desafio da manutenção da boa ordem no mar inclui a necessidade da união entre agências militares e civis, para que juntas possam desenvolver uma abordagem integrada para a gestão dos oceanos (TILL, 2018).

No Brasil, o termo agência foi utilizado pela primeira vez no ordenamento jurídico em 1998, conforme publicação da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998, que criou as agências executivas (RAZA, 2012). Nesse momento inicial, as agências foram concebidas como autarquias e fundações que tivessem um plano estratégico de reestruturação e desenvolvimento institucional em andamento, a partir de um contrato celebrado de gestão com o respectivo Ministério supervisor (BRASIL, 1988).

Ademais, o Manual de Operações Interagências do Ministério da Defesa, publicado em 2017, define agência como uma organização, instituição ou entidade fundamentada em instrumentos legais e/ou normativos, com competências específicas, podendo ser governamental ou não, militar ou civil, pública ou privada, nacional ou internacional (MD, 2017).

Como pode ser observado, o conceito de agência se tornou mais abrangente, englobando outros atores que vão além da esfera governamental, bem como os internacionais. Nesse diapasão, no Manual EB-70-MC-10.248/2020, que trata de Operações Interagências, o EB define o termo agência, de forma mais completa:

Agência – organização ou instituição com estrutura e competência formalmente constituídas, podendo ser governamental ou não, militar ou civil, nacional ou internacional. Portanto, no âmbito desta publicação, agências são organizações, instituições e entidades, governamentais ou não, civis ou militares, públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, fundamentadas em instrumentos legais e/ou normativos que têm competências específicas e que exerçam alguma interferência, possuam interesse ou possam ser instrumentos, atores ou partes na prevenção de ameaças, no gerenciamento de crises e/ou na solução de conflitos (EB, 2020, p. 1-2).

De acordo com o capítulo 2, no quadro institucional de Segurança Marítima nacional, as principais agências com atribuições constitucionais para realização da atividade de polícia marítima e de fiscalização do cumprimento de leis e normas no mar são a MB e a PF. A RFB possui atribuição legal para o combate aos crimes aduaneiros, tráfico de entorpecentes, entre outros, enquanto as Polícias Militares têm especial participação no combate aos crimes ambientais que ocorrem no mar, junto com o IBAMA e o ICMBio. Na segurança portuária, também se fazem presentes a Guarda Portuária, a ANTAQ e a ANVISA. Por fim, as Polícias Civis, por intermédio da Secretaria de Segurança Pública Estadual, compõem as CESPORTOS.

Nas situações em que a complexidade da ameaça suplanta a capacidade individual de uma agência, faz-se necessário o apoio das demais agências para o efetivo cumprimento da missão (SOUZA; GARCIA, 2014). Um exemplo básico disso é quando a PF, por meio de investigações e denúncias, suspeita da ocorrência de crime fora do Mar Territorial e solicita o apoio da MB, força singular com capacidade de vigilância do ambiente marítimo e possuidora dos meios apropriados para ações em toda extensão das AJB.

Eventualmente, em casos de suspeita da ocorrência de crimes ambientais marítimos, outros órgãos como o IBAMA atuam junto com a PF e a MB.

Ações nesse sentido apenas retratam a necessidade da integração entre as agências, porém perdem em efetividade e eficiência, ao carecer de coordenação e planejamento compartilhado. Para Warmington (2004), o trabalho em conjunto, em nível estratégico ou operacional, tem como características essenciais, em uma Operação Interagências, o planejamento e a formalidade.

Segundo o Manual de Operações Interagências - MD33-M-12, de 12 de setembro de 2017, o termo interagências deriva da parceria e de esforços que envolvem órgãos governamentais e não governamentais, nacionais e/ou internacionais, estruturados para alcançar objetivos políticos e estratégicos de interesse nacional, harmonizando culturas diversas, em resposta a problemas complexos, e adotando ações coerentes e consistentes.

Por conseguinte, o Glossário das Forças Armadas-MD35-G-01/2015 define Operações Interagências como a interação das FA com outras agências. Elas têm a finalidade de conciliar interesses e coordenar esforços para a consecução de objetivos ou propósitos convergentes que atendam ao bem comum, evitando a duplicidade de ações, a dispersão de recursos e a divergência de soluções com eficiência, eficácia, efetividade e menores custos.

Nesse contexto, faz-se necessário pontuar que o texto apenas expõe o ponto de vista militar, não afastando a possibilidade da construção de uma Operação Interagências em âmbito nacional, sem a participação do Exército, Marinha e Aeronáutica.

#### **4.2 Desafios da interação entre as agências**

A diversidade de agências relacionadas à Segurança Marítima tornam a integração um aspecto fundamental para que se possa alcançar níveis satisfatórios de prevenção e repressão aos atos ilícitos cometidos nas AJB, porém, embora a relação pareça simples e óbvia, integrar diferentes agências não é uma tarefa fácil de se realizar.

Cada agência possui um *Ethos*<sup>18</sup> próprio, muitas vezes com valores e princípios rígidos, como é o caso dos militares. Nesse caso, há possibilidade de gerar choques e crises internas que afetam a boa interoperabilidade. Além disso, em decorrência da finalidade de muitas Operações Interagências ser o combate às ameaças transnacionais, que por vezes se materializam em atividades criminosas, é latente a discussão sobre a tendência da perda da distinção entre o trabalho militar e o trabalho policial (BARBOSA, 2019).

Enquanto os militares normalmente se concentram em alcançar objetivos claramente definidos e mensuráveis nos prazos determinados, sob uma estrutura vertical de comando e controle, as organizações civis estão preocupadas em cumprir os interesses políticos, econômicos, sociais e humanitários em mudança, e usam negociação, diálogo, barganha e construção de consenso (USA, 2019).

Isso ocorre em decorrência da formação de profissionais das FA, forças policiais e demais agências que são treinados para exercer suas respectivas competências tradicionais, contudo, os desafios contemporâneos demandam profissionais de segurança que sejam capacitados a desempenhar funções que antes eram designadas a uma força apenas (ATKINSON *et al.*, 2002).

O Delegado Gomes (2022) cita, em sua publicação sobre a inteligência policial e a cooperação interagências no combate ao crime organizado Por isso, tornou-se necessário recorrer às reportagens divulgadas nos meios de imprensa para melhor compreender o fato. nas fronteiras, vários fatores que desafiam a construção de uma ação integrada entre as agências, dentre os quais destacam-se: a falta ou diversidade de cultura organizacional; a resistência interna dos órgãos e de seus integrantes; o desgaste natural das relações pessoais e interinstitucionais no convívio duradouro; a disputa de espaço e atribuições; a multiplicidade de sistemas nas mais diversas plataformas computacionais; a dificuldade de compartilhar dados, informações e sistemas; as mudanças constantes no efetivo; e a desproporcionalidade da remuneração em relação às responsabilidades dos servidores.

Por outro lado, Atkinson *et al.* (2002) dizem que as questões relacionadas ao financiamento foram os desafios mais citados, envolvendo conflitos na e entre as agências. A comunicação foi identificada como um problema em todos os níveis de trabalho, com diferentes interpretações a nível estratégico e operacional, enquanto as diferenças entre as

---

<sup>18</sup>A expressão grega “Ethos” diz respeito ao conjunto dos costumes e hábitos fundamentais, no âmbito do comportamento (instituições, afazeres etc.) e da cultura (valores, ideias ou crenças), característicos de uma determinada coletividade, época ou região.

culturas profissionais das agências, muitas vezes conflitantes, foram citadas como uma grande dificuldade, particularmente observada por aqueles em nível estratégico.

Desse modo, de acordo com os autores apresentados, os principais desafios para a integração das agências se apresentam, em grande parte, em decorrência da diversidade de cultura organizacional, evidenciada pela dicotomia entre o trabalho civil x militar. Outras dificuldades foram relacionadas à comunicação, tanto entre as agências, como entre os agentes, além de problemas financeiros que se refletem na remuneração dos agentes e no custeio das operações.

#### **4.3 Fatores positivos para a construção de um ambiente interagências**

Como forma de dirimir essas situações indesejadas (ATKINSON *et al.*,2022) e viabilizar a atuação integrada, o professor Davis Jr. desenvolveu um sistema chamado de 6Cs, que é a abreviatura dos seguintes atributos: Compreensão, Coordenação, Cooperação, Concessão, Consenso e Comunicação.

De acordo com Davis Jr. (2011), os atributos citados acima determinam as habilidades e conhecimentos necessários para melhorar a eficiência das operações, funcionando da seguinte forma:

a) A Compreensão se materializa no saber e entender como cada agência pode contribuir para a operação, a partir do conhecimento das capacidades de todos os envolvidos; é o que o MD trata como Conhecimento (MD, 2017).

b) Coordenação é a conjugação de esforços (EB, 2020) e significa trabalhar em conjunto de forma harmoniosa nas Operações Interagências, diferente do conceito de comando único, baseado na hierarquia que é familiar aos militares; além disso, conta com a participação de todos na tomada de decisões, não havendo hierarquia, e sim coordenação;

c) A Cooperação é a busca da união (EB, 2020), e significa agir junto ou em conformidade com outros; é um conceito de ajuda mútua em que uma agência complementa a outra, buscando compor a melhor solução;

d) A Concessão advém da necessidade em ceder, em alguns pontos, para se chegar a uma solução, evitando a postura inflexível de impor todas as vontades; é o que o

MD entende como redução de alguma liberdade de ação organizacional necessária para se atingir a plena cooperação (MD, 2017);

e) O Consenso é uma opinião coletiva única que tem o poder de vincular a ação de todo o grupo, mesmo que contrariando interesses isolados. Departamentos e agências civis tendem a operar por meio de cooperação baseada em consenso, em vez de estruturas de comando e controle (USA, 2019); e, por último,

f) A Comunicação que é uma necessidade operacional básica, mas de grande valor, e se destaca na apresentação de argumentos sólidos que embasem os pontos de vista sobre os assuntos em pauta, assim como se expressa na interação das pessoas e dos sistemas componentes das diversas agências (DAVIS JR., 2011).

Na literatura, são abundantes as teorias de planejamento estratégico, liderança e empreendimento que podem ser aproveitadas para o desenvolvimento de um bom ambiente interagências. Dentre elas, destaca-se o trabalho de Sullivan (2015), *coach* de estratégia pessoal que criou a fórmula dos 4Cs: A Fórmula dos 4 Cs é ilustrada por uma progressão de quatro estágios no sentido horário com Compromisso como estágio um, Coragem como estágio dois, Capacidade como estágio três e Confiança como estágio quatro (SULLIVAN, 2015, p.12).

Para o autor (2015), nada acontece até que exista o Compromisso, no sentido de se comprometer a entregar um resultado; após assumir o Compromisso, é necessário Coragem, porque é preciso agir para adquirir a Capacidade de alcançar o resultado; a Capacidade é realmente criada por causa do Compromisso e da Coragem; finalmente, a Confiança é o resultado dessas três primeiras etapas, e tem a força para criar mais Compromisso, gerando um *feedback* positivo em uma espiral de crescimento continuado (SULLIVAN, 2015).

Analisando a teoria dos 4Cs, sob a ótica das Operações Interagências, o Compromisso pessoal com a missão pode ser interpretado com base na dedicação e comprometimento pessoal, pois mesmo que exista um plano estratégico e uma estrutura sólida, são as pessoas que executam o processo (TOMASULO JR., 2010). Dessa forma, os representantes das agências devem se comprometer com a missão, envidando esforços conjuntos e evitando vaidades e disputas. Já a Coragem é o destemor em combate (MB, 2020), e significa a iniciativa e a força de vontade para encarar o desafio. Ao desenvolverem

um trabalho novo, superarão as dificuldades bastante comuns em qualquer tipo de mudança.

A Capacidade se expressa tanto pela aptidão quanto pela possibilidade de fazer ou produzir determinada atividade; é fator de suma importância para o desenvolvimento de recursos humanos, culturas organizacionais e competências individuais orientadas por noções de boas práticas, eficácia e eficiência (BUEGER; EDMUNDS; McCABE, 2019); por fim a Confiança é um atributo de destaque e relevância, pois um arranjo interagências construído sobre uma base sólida de relacionamentos baseados nela, provavelmente fará com que o processo funcione de forma eficaz (TOMASULO JR., 2010).

Cabe ainda complementar o modelo baseado na letra “C” com dois fatores importantes para o desenvolvimento de um ambiente de integração entre as agências: o primeiro é o Custeio, ou seja, a necessidade de um planejamento financeiro e orçamentário que estabeleça de forma clara como serão as despesas da operação, se serão planejadas com recursos dos cofres do Estado ou se contarão com a participação de um quinhão do orçamento de cada agência (ATKINSON *et al.*, 2002).

Já o segundo fator: a Carta Regulamentadora, pode ser definida como

o projeto, ou protocolo de intenções, ou contrato de objetivos, ou comprometimento inicial, ou qualquer outra denominação dada para o primeiro passo na construção e manutenção da coordenação interagências, ainda no nível estratégico de decisão (MD, 2017, p. 15).

Idealmente, a Carta funciona como um instrumento pelo qual todas as agências tomam ciência do escopo da missão. Nela, devem constar a identificação da autoridade determinante, a composição do arranjo interagências, o objetivo da operação, a forma de custeio, e o amparo legal para as ações determinadas, gerando segurança jurídica para as ações, que muitas vezes fogem à atribuição original das agências participantes.



FIGURA 5 - 12 Cs: fatores positivos para a construção e manutenção de um ambiente interagências.

Fonte: Elaboração própria, 2022.

Conforme a Fig. 5, a união dos fatores apresentados tem o poder de contribuir na criação de um ambiente em que reúna as diversas agências, de modo que as suas diferenças não sejam um empecilho, mas sim uma oportunidade para o desenvolvimento de um ambiente de integração.

#### 4.4 Manuais e Doutrinas

A produção de normas, doutrinas e manuais de conduta facilitam a compreensão do trabalho integrado, pois funcionam como guias para as ações e condutas das diferentes agências. Esses guias são ferramentas de comunicação que visam sistematizar e normalizar conceitos, procedimentos, instruções de trabalho e fornecer orientações na atividade de manutenção, bem como promover a adoção de boas práticas de gestão no desenvolvimento da atividade (CARVALHO, 2020).

O Brasil possui atualmente algumas publicações norteadoras sobre as Operações Interagências, dentre as quais destacam-se duas publicações militares, sendo uma do MD e outra do EB. Além das publicações militares, a Secretaria de Operações Integradas do MJSP

positivou a experiência adquirida durante a Coordenação dos Grandes Eventos que ocorreram no Brasil em uma Doutrina de atuação integrada.

O MD publicou a segunda edição do Manual de Operações Interagências MD33-M-12 em 2017, enquanto o Manual de Campanha Operações Interagências EB-70-MC-10.248 teve a sua segunda edição publicada pelo EB, em 2020. O MJSP, por sua vez, publicou, por meio da SEOPI, a Doutrina Nacional de Atuação Integrada em Segurança Pública, segunda edição, em 2019, no âmbito do SUSP.

Os Manuais militares são documentos carregados de princípios e informações gerais sobre Operações Interagências, que possuem o propósito de capacitar a tropa para atuar de forma integrada com órgãos civis. De acordo como o MD, a finalidade do Manual é estabelecer os fundamentos doutrinários que orientarão as FA no processo de planejamento, preparo e emprego em operações conjuntas, envolvendo a participação de órgãos públicos, organizações não governamentais, empresas privadas, ou agências de outros Poderes, na execução das ações (MD, 2017).

De forma similar, o Manual do EB foi elaborado com a finalidade de apresentar a doutrina básica das Operações Interagências e destina-se a orientar o preparo e emprego dos grandes comandos operativos, grandes unidades e organizações militares da força terrestre no ambiente interagências, no que tange à cooperação e à coordenação com as agências governamentais (federais, estaduais e municipais), organizações intergovernamentais, não governamentais e do setor privado, no país e/ou no exterior (EB, 2020).

De outra forma, o MJSP tem como intenção estabelecer uma base doutrinária para o Processo de Atuação Integrada na realização de ações e operações de Segurança Pública e defesa social, operacionalizando o Sistema Integrado de Coordenação, Comunicação, Comando e Controle nas três esferas de governo (MJSP, 2019). Basicamente, essa doutrina está voltada para a criação e utilização dos centros de comando e controle integrados em Segurança Pública, perenizando o conhecimento adquirido na criação dos Centros de Comando e Controle Nacional e Regionais, e estimulando a utilização desse legado dos Grandes Eventos.

Em âmbito internacional, ressalta-se ainda o Guia Conjunto para Doutrina Interagências<sup>19</sup>, documento elaborado e publicado pela Agência Federal de Gestão de Emergências<sup>20</sup> (FEMA) do governo dos EUA em 2019, cujo objetivo é melhorar a comunicação e o entendimento mútuo no governo federal e aumentar a eficiência da força de trabalho como ponto de partida para soluções de interoperabilidade (USA, 2019).

Esse Guia alinha-se à estratégia de Segurança Nacional Americana (USA, 2005) que propõe uma ação integrada de todo o governo. Nele, os esforços de Segurança e Defesa apoiam-se e operam, harmoniosamente, com os outros instrumentos do PN, como parte de uma abordagem integrada e coesa. Segundo a FEMA (USA, 2019, p. I.1), “A qualquer momento, um dos instrumentos do Poder Nacional geralmente desempenha o papel principal no avanço de uma estratégia nacional, enquanto os outros apoiam”.

Todos os documentos citados possuem informações relevantes que devem ser considerados no planejamento e execução de ações integradas. Pelo fato de não existir uma doutrina específica para Operações Interagências em Segurança Marítima e nem mesmo uma estratégia nacional de segurança a ser seguida, o responsável pela elaboração de uma operação que envolva as diversas agências, com objetivo de prover Segurança Marítima, poderá utilizar os importantes conhecimentos positivados nesses documentos, de modo que compreenda os conceitos militares, estabeleça centros de coordenação com viés de Segurança Pública integrada, e aplique a abordagem holística, com a participação de agências de todo o governo como estratégia para enfrentamento dos problemas perversos caracterizados pelas ameaças transnacionais.

#### **4.5 Exemplos brasileiros de Operações Interagências para a Segurança Marítima**

As Operações Interagências para Segurança Marítima podem ocorrer de forma pontual, de acordo com a necessidade de apoio apresentada por alguma agência, mas também de forma protocolar e prevista em atos normativos próprios, como os exemplos que se seguem.

---

<sup>19</sup> Do inglês, *Joint Guide for Interagency Doctrine* (Tradução livre).

<sup>20</sup> Do inglês, *Federal Emergency Management Agency* (Tradução livre).

#### 4.5.1 Programas e Operações Interagências para a segurança de fronteiras

Ao longo dos anos, o Brasil desenvolveu Programas e Operações Interagências com foco na segurança da área de fronteira, dentre os quais se destacam: o Programa Estratégico de Fronteiras (PEF) e o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras (PPIF).

##### a) *Programa Estratégico de Fronteiras (PEF)*

O PEF é o primeiro programa governamental brasileiro voltado para integração de agências civis e militares, com o objetivo de prevenir e reprimir os crimes transfronteiriços; além disso, foi o Plano Estratégico de Fronteiras, instituído no Brasil, por meio do Decreto Presidencial nº 7.496, de 8 de julho de 2011. O Programa teve, como objetivos centrais, a redução dos índices de criminalidade e o aumento do enfrentamento ao crime organizado, incluindo o combate ao tráfico de drogas, de armas e de pessoas, além dos ilícitos ambientais e fiscais, como o contrabando e o descaminho (BRASIL, 2011).

Nesse Plano, constaram, além da atuação integrada entre órgãos dos Ministérios da Defesa e da Justiça, ações de cooperação com os países que fazem fronteira com o Brasil, objetivando intensificar a fiscalização nessas regiões. Foi também prevista a participação de órgãos estaduais e municipais de segurança nas operações (PEF, 2011b).

Durante a cerimônia de lançamento do PEF, a então presidente Dilma Roussef exaltou em seu discurso que, em um país continental como o Brasil, é fundamental que o Ministério da Justiça (MJ) e o MD se unam, pois antes os dispositivos legais existentes não permitiam essa coordenação e unidade de ação. De forma contínua, ela argumentou ainda que os arranjos legais começaram a ser formatados a partir de 2004 e foram concluídos em 2010 (PEF, 2011a). Nesse sentido, é pertinente lembrar sobre as reformas ocorridas na Lei Complementar nº 97/99 que dispõe sobre normas gerais de emprego das FA. A primeira reforma se deu pela publicação da Lei Complementar nº 117/2004 e a segunda pela Lei Complementar nº 136/2010.

O PEF foi estruturado em dois eixos principais. O primeiro era a Operação Sentinela do MJ, atividade de caráter permanente com foco em ações de inteligência, enquanto o segundo eixo era a Operação Ágata do MD que, ao contrário da Operação

Sentinela, é de natureza pontual e temporária, e se baseia no aumento da presença e no impacto das forças envolvidas em pontos focais da faixa de fronteiras (PEF, 2011b).

Inicialmente, o PEF mostrou-se um programa inovador, apresentando números expressivos nas quantidades de material entorpecente apreendido e organizações criminosas transnacionais desarticuladas, e sendo responsável pela prisão em flagrante de milhares de criminosos (PEF, 2012).

Cabe enfatizar, que, em 2014 e 2015, o Tribunal de Contas da União (TCU) realizou uma auditoria operacional para avaliar aspectos de governança do conjunto de políticas públicas para o fortalecimento da faixa de fronteira, com o objetivo de apresentar sugestões para o aprimoramento da atuação governamental nessa região e melhorar o desempenho da Administração Pública (SECOM, 2015). Nesse trabalho, o TCU apontou uma série de falhas relacionadas aos aspectos de capacidade organizacional, questionou a limitação da participação social, assim como pontuou a inexistência de um projeto que permita visualizar a coordenação de todos os componentes da política pública, como insumos, atividades, produtos, efeitos e impactos, entre outros.

b) *Programa de Proteção Integrada de Fronteiras (PPIF)*

Após a Auditoria do TCU, o PEF foi extinto, e, para substituí-lo, foi instituído o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras (PPIF), por meio do Decreto Federal nº 8.903, de 16 de novembro de 2016. Sob a coordenação do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, o Programa foi criado para fortalecer a prevenção, o controle, a fiscalização e a repressão aos delitos transfronteiriços, aprimorar a gestão dos recursos humanos e melhorar a estrutura (BRASIL, 2016c).

Por intermédio do PPIF, o governo brasileiro busca integrar e articular ações de Segurança Pública da União, de inteligência, de controle aduaneiro e das FA com as ações dos Estados e Municípios situados na faixa de fronteira, incluídas suas águas interiores e sua costa marítima. Toda essa articulação e integração se estende aos países vizinhos do Brasil, para criar uma aliança internacional voltada à proteção. Além dos objetivos citados, o Programa também busca a articulação com as ações da Comissão Permanente para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira (CDIF) (PROGRAMA..., 2019).

O PPIF tem como diretrizes a atuação integrada e coordenada dos órgãos de Segurança Pública, dos órgãos de inteligência, da Secretaria da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Fazenda e do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA), nos termos

da legislação vigente, assim como a cooperação e integração com os países vizinhos. Durante a abertura do I Fórum sobre Proteção Integrada de Fronteiras e Divisas, o ministro chefe do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI)/PR General Augusto Heleno se referiu ao PPIF como “Um guarda-chuva do Estado para efetiva governança e orientação da proteção das fronteiras em suas três dimensões, terrestre, marítima e aérea, e na integração com os países vizinhos nesse esforço conjunto de combate ao ilícito transnacional” (VERDÉLIO, 2021).

Abaixo do guarda-chuva do PPIF, abrigam-se as Operações Ágata, liderada pelo MD, assim como as Operações Hórus e o Programa Vigia, lideradas pelo MJSP.

*c) Operações Ágata*

Mesmo após a extinção do PEF, a Operação Ágata se mantém na vigência do PPIF e tem apresentado bons resultados. Somente neste ano, as ações desencadeadas, durante a Operação Ágata realizada na região Norte, culminaram na maior apreensão de minério já realizada no Brasil. As atividades dessa operação foram encerradas com um balanço total estimado em R\$ 201,4 milhões em materiais ilícitos apreendidos (OPERAÇÃO..., 2022b). Por sua vez, a edição da Operação Ágata no Arco Sul Sudeste 2022, desencadeada pelas FA em ações conjuntas com os órgãos municipais, estaduais e federais de Segurança Pública, teve como balanço total das apreensões a cifra de R\$ 83,4 milhões em ilícitos, sendo de 1,2 tonelada de drogas (cocaína e maconha), 1,74 mil de pacotes de cigarros contrabandeados e 22 prisões, além de R\$ 24,2 milhões entre multas e materiais contrabandeados (ASCOM-MD, 2022).

A Operação Ágata também realiza ações cívico-sociais que buscam fornecer atendimento médico e odontológico, atividades lúdicas para a população, recuperação de instalações públicas, palestras educativas e preventivas, dentre outras identificadas por ocasião de ações de reconhecimento, visando o bem-estar social da população na área de operações.

*d) Programa VIGIA, Operações Hórus e VIGIA Azul*

O MJSP, por meio da SEOPI, tem como uma das ações estratégicas o Programa Nacional de Segurança nas Fronteiras e Divisas (VIGIA) (Vigilância, Integração, Governança, Interoperabilidade e Autonomia), com foco no combate aos crimes transnacionais.

De acordo com o parágrafo 2º, do art. 1º, da Portaria MJSP nº 516, de 03 de dezembro de 2021, que institui o Programa VIGIA, as ações desenvolvidas mantêm

alinhamento e conformidade com as diretrizes e os objetivos estratégicos estabelecidos no PPIF (BRASIL, 2021d). O Programa VIGIA se estrutura em uma tríade de atuação composta pelas Operações Hórus, capacitações e aquisições de equipamentos e sistemas, através de um olhar diferenciado sobre as fronteiras, tendo como proposta principal fortalecer a prevenção, a vigilância, a fiscalização e o controle nas regiões de fronteira, divisas e áreas de interesse operacional (MJSP, 2020). Destaca-se que o modelo de operação do Programa VIGIA se dá de forma permanente, progressiva e constante.

As Operações Hórus também obtiveram resultado positivo, já tendo causado mais de 2 bilhões de prejuízos ao crime com apreensões de centenas de toneladas de entorpecentes, milhares de maços de cigarros contrabandeados, toneladas de agrotóxicos e centenas de armas de fogo, desarticulando organizações criminosas e efetuando a prisão de milhares de criminosos (AÇÕES..., 2020).

No GSI-PR, existe um projeto que visa levar o Programa VIGIA para a fronteira marítima, denominado VIGIA AZUL. Ele faz alusão à proteção da Amazônia Azul e replica o modelo de ações desenvolvidas na fronteira terrestre, com as devidas modificações necessárias ao ambiente marítimo (CARVALHAL, 2021). Dessa forma, integrantes do PPIF vêm realizando visitas em portos de todo o país, a fim de integrar as forças de segurança e incrementar as defesas das zonas portuárias.

O somatório das capacidades da MB, do EB e da FAB, juntamente com os órgãos de segurança que atuam nas Operações Ágata e Operações Hórus, mostrou-se como um importante vetor para a redução dos crimes transnacionais, resultando em excelentes números de apreensões e aplicações de multas contra ilícitos. Enfatiza-se ainda que o foco de atuação da Operação Hórus está na fronteira terrestre do país, que conta com a participação da MB, principalmente em áreas fluviais. Já a Operação Ágata atua tanto na fronteira terrestre, quanto na fronteira marítima, situação em que a MB tem papel de destaque na coordenação das ações. Observa-se que as Operações Ágata não são permanentes, porém seriam operações adequadas para melhor resultado no ambiente marítimo.

#### 4.5.2 Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (ComPAAz)

O ComPAAz é um Comando que compõe a estrutura organizacional da MB, criado pela Portaria nº 350/MB/MD, de 23 de novembro de 2021, que sucedeu, por transformação, ao CISMAR, antigo órgão centralizador de informações de inteligência, com capacidade de reunir todos os dados de segurança da navegação e de proteção marítima. A mudança ocorreu em virtude do aprimoramento da estrutura do Comando de Operações Navais (ComOpNav), o qual sugeriu a fusão entre a Subchefia de Operações do ComOpNav e o CISMAR, permanecendo com as atribuições de assessoria direta ao Comandante de Operações Navais (CON)(MB, 2022c).

Como missão principal, o COMPAAz se destina a contribuir para o aprestamento e emprego dos meios navais subordinados ao ComOpNav, tanto para a segurança do tráfego marítimo e fluvial de interesse do Brasil (*Safety*), quanto para o desenvolvimento da Segurança Marítima (*Security*). Além disso, ele também atua no desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima. Nesse sentido, entre outras tarefas, supervisiona, em proveito do ComOpNav, a condução das atividades delegadas pela Autoridade Marítima referentes às atribuições subsidiárias, no que diz respeito à PATNAV, ao Patrulhamento (PTMTO) e à Inspeção Naval.

Cabe ainda destacar a tarefa de cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, das águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução. Observa-se, dessa forma, o pendor para Operações Interagências em Segurança Marítima do COMPAAz, corroborado pela tarefa de supervisionar, em proveito do ComOpNav, a implementação e a fiscalização do 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.

De acordo com a MB (2018), preliminarmente à criação do COMPAAz, o antigo CISMAR previu que atuaria de forma permanente e coordenada com o Departamento de Polícia Federal, a Secretaria da Receita Federal do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, o Instituto Brasileiro do Meio

Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade.

Ainda cita que, em vistas ao fortalecimento da interoperabilidade com as agências governamentais do Poder Marítimo em suas áreas e, conseqüentemente, o incremento da Consciência Situacional Marítima nas AJB, foi também prevista a criação de Centros Locais de Segurança Marítima, nos Distritos Navais, inseridos em seus respectivos Centros de Operações, com foco na Segurança Marítima da sua área de jurisdição e com sistemas integrados ao CISMAR, atualmente COMPAAz.

A principal ferramenta do COMPAAz para o desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima é o SisGAAz, cuja missão é

monitorar e proteger, continuamente, as áreas marítimas de interesse e as águas interiores, seus recursos vivos e não vivos, seus portos, embarcações e infraestruturas, em face de ameaças, emergências, desastres ambientais, hostilidades ou ilegalidades, a fim de contribuir para a segurança e a defesa da Amazônia Azul e para o desenvolvimento nacional (COSTA; LAMPERT, 2022).

O SisGAAz possui a capacidade de integrar equipamentos e sistemas compostos por radares localizados em terra e embarcações, além de câmeras de alta resolução e capacidades como o fusionamento de informações recebidas de sistemas colaborativos. Além disso, os dados captados pelo *Global Positioning System* (GPS) são transmitidos por meio de comunicação satelital para centrais de rastreamento.

#### **4.5.3 O modelo CONPORTOS e CESPOTOS**

A Comissão Nacional de Segurança Pública em Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) corresponde ao mais antigo arranjo interagências para a Segurança Marítima no Brasil. Sua criação deu-se por meio do Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995, e previu a participação do MJ, da MB, do Ministério da Fazenda, do Ministério das Relações Exteriores (MRE) e do MInfra. Note-se que, de acordo com Brasil (1995a), o governo brasileiro já abordava o problema de Segurança Marítima portuária, desde meados

da década de 90, com uma demanda que deve ser compartilhada entre diversas agências estatais.

Inicialmente, coube à CONPORTOS baixar normas, elaborar projetos e avaliar programas específicos sobre Segurança Pública marítima portuária, assim como criar as Comissões Estaduais de Segurança Pública em Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS). Como resultado do trabalho integrado, foi elaborado o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária em 2002, cujo objetivo foi aperfeiçoar a Segurança Pública nos portos, terminais e vias navegáveis, prevenir e reprimir o crime e a impunidade e aumentar a segurança e tranquilidade dos mesmos com diminuição do Custo Brasil (MJ, 2002).

Em seguida, em 27 de junho de 2003, com a publicação da Resolução CONPORTOS nº 03, de 27 de junho de 2003, foi instituída a obrigação da implementação do Código ISPS<sup>21</sup> no Brasil. Esse código foi adotado em resposta aos devastadores atos terroristas de 11 de setembro de 2001, que ocorreram nos EUA. Posteriormente, a comunidade internacional reconheceu a necessidade de proteger o setor de transporte marítimo internacional contra a ameaça do terrorismo (MARITIME..., [2022?]).

Por intermédio da cooperação entre governos contratantes, órgãos governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e as de navegação, o Código ISPS criou um vetor internacional de segurança, ao promover a integração entre os sistemas e definir métodos de proteção, na busca de evitar incidentes que possam afetar a proteção de navios e instalações portuárias.

Atualmente, a CONPORTOS é regida pelo Decreto nº 9.861, de 25 de julho de 2019, e conta com a participação da ANTAQ; do MJSP; do MD, com indicação pelo Comando da MB; do MInfra; do ME, com indicação pela RFB; e do MRE (BRASIL, 2019b). Em âmbito regional, as CESPORTOS são compostas por integrantes da PF, MB (Capitania dos Portos), RFB, Secretaria de Segurança Pública do Governo do Estado, Guarda Portuária, e ANTAQ.

A Resolução nº53/2020, da MJSP, é a mais recente publicação que dispõe acerca da consolidação e atualização das Resoluções da Comissão Nacional e é uma compilação do que existia de mais importante em todas as outras resoluções (BRASIL, 2020b). Essa publicação inova e aborda a aplicação da análise de risco com ênfase em segurança portuária; além disso, contempla o risco cibernético como fator a ser considerado pelas instalações portuárias.

---

<sup>21</sup> Do inglês, *International Ship and Port Facility Security Code – ISPS CODE* (Tradução livre).

Desse modo, as Comissões de Segurança Pública em Portos, Terminais e Vias Navegáveis são compostas pela maioria dos atores com atribuições legais e constitucionais para atuar em Segurança Marítima. A CONPORTOS, como responsável pela Coordenação Nacional, situa-se em Brasília e é presidida por um representante da PF; enquanto as CESPORTOS são coordenadas também por um representante da PF e por representantes regionais, de 19 unidades da federação, protegendo os principais portos do Brasil (CESPORTOS, 2020).

Os exemplos brasileiros de Operações Interagências para a Segurança Marítima citados acima se apresentam sob três estruturas organizacionais diferentes. O primeiro modelo, Operações Ágata, dedica-se à segurança de fronteiras de forma geral, com atividades tanto em terra, quanto no mar, em que são capitaneadas pela MB. As Operações Ágata apresentam resultados favoráveis, demonstrando a eficiência da ação integrada contra o crime transnacional. De outra forma, como fator negativo, por serem pontuais e temporárias, perdem em efetividade e fazem a atividade criminosa apenas interromper seus afazeres durante a vigência da operação. Quando termina a operação, os criminosos voltam a praticar atos ilícitos.

Nesse sentido, a SEOPI acena com a possibilidade de se realizar uma Operação Interagências dedicada à Segurança Marítima, nos moldes do Projeto VIGIA, cuja característica é a atuação permanente nas áreas de fronteira terrestre, de forma progressiva e constante.

O ComPAAz é o Centro de Segurança Marítima brasileiro. Por isso, tem a função de estabelecer a Consciência Situacional Marítima e coordenar as respostas necessárias para os possíveis incidentes que necessitem da ação da MB, inclusive contra as ameaças transnacionais. O Comando também abriga uma Operação Interagências, reunindo os diversos atores da Segurança Marítima, para a troca de informações de inteligência.

Por sua vez, as Comissões de Segurança Pública em Portos, Terminais e Vias Navegáveis representam um exemplo de Operação Interagências para a segurança portuária. A atuação integrada nos portos brasileiros traduz a importância econômica e estratégica que o setor representa para o Brasil, o que justificou a criação das Comissões por ato legislativo, ainda em 1995, praticamente um mês antes da internalização da CNUDM.

## 4.6 Modelos Internacionais de Operações Interagências em Segurança Marítima

### 4.6.1 A Guarda Costeira Alemã e o Centro de Segurança e Proteção Marítima (MSSC<sup>22</sup>)

A República Federal da Alemanha fica situada no coração da Europa ocidental, com população de, aproximadamente, 83 milhões de habitantes e extensão territorial de 357.340 km<sup>2</sup>, repartida em 16 estados. O país conta com uma faixa litorânea de 2.442 km que se divide entre o mar do Norte e o mar Báltico (PERFIL, 2018).

Considerada a maior economia nacional da União Europeia (UE) e a quarta maior do mundo, a economia alemã só fica atrás dos EUA, China e Japão. Ainda, de acordo com o *ranking* dos 10 principais países líderes no setor de transporte marítimo, publicado pelo *CeoWord Magazine* em 2021, a Alemanha ocupa o 6º lugar e possui 4% da capacidade de carga global (GOURTSILIDOU, 2021).

Para assegurar a boa ordem no mar e efetivar as operações de Segurança Marítima, a Alemanha conta, desde 1994, com uma Guarda Costeira formada por um arranjo interagências que inclui a PF Alemã, a Administração de Águas e Navegação, a Administração Federal de Alfândegas (por meio do Departamento de Alfândegas da Água) e a Secretaria Federal de Agricultura e Alimentação. Participam assim, além do Ministério Federal do Interior, o Ministério Federal dos Transportes e Infraestrutura Digital, o Ministério Federal da Fazenda e o Ministério Federal da Alimentação e Agricultura (KÜSTENWACHE, 2022).

De acordo com as informações apuradas no *The maritime...* (2022), o país possui ainda um Centro de Segurança e Proteção Marítima (MSSC)<sup>23</sup> localizado no distrito de Cuxhaven, bem no meio da costa alemã do Mar do Norte, nos rios Elba e Weser. A posição do MSSC é estratégica, pois, ao se situar perto da entrada Ocidental do Canal de Kiel, Cuxhaven mantém acesso rápido também pelo Mar Báltico. No MSSC, além das agências integrantes da Guarda Costeira Alemã, também se fazem presentes a Marinha da Alemanha,

---

<sup>22</sup> Do inglês, *Maritime Safety and Security Center* (Tradução livre).

<sup>23</sup> Do inglês, *Maritime Safety and Security Center* (Tradução livre).

as Polícias Estaduais Costeiras de cinco Estados, e o Comando Central de Emergências Marítimas.

No MSSC, a Operação Interagências funciona sem alterar as estruturas administrativas da República Federal da Alemanha, de modo que as situações operacionais são processadas de acordo com as responsabilidades dos parceiros e cada agência mantém a sua função primordial. Portanto, não há nenhum chefe de operações geral com autoridade para emitir instruções às autoridades do governo federal e dos cinco estados costeiros no MSSC; todavia há um Coordenador, que garante uma cooperação suave na operação geral de serviços diários. O preenchimento dessa posição gira anualmente entre as agências participantes.

A Marinha alemã não faz parte da organização da Guarda Costeira, por isso é limitada ao serviço de vigilância marítima. De acordo com Naval (2011), a Marinha alemã é impossibilitada de atuar com função de Guarda Costeira, desde a Segunda Guerra Mundial, quando surgiram leis e controle civil como impeditivos de tal função.

#### **4.6.2 O Centro Operacional de Resposta a Ameaças Marítimas (MOTR<sup>24</sup>) dos Estados Unidos**

Desde o atentado terrorista às torres gêmeas, os EUA, até então maior potência econômica mundial, vêm se adequando às novas necessidades de segurança evidenciadas pelas falhas ocorridas no dia 11 de setembro de 2001. Em virtude da importância constatada da Segurança Marítima para a proteção dos EUA, em 2003, o governo americano decidiu transferir a Guarda Costeira do Departamento de Transportes para o recém-criado Departamento de Segurança Interna.

Essa medida objetivou ampliar o escopo de atuação da Guarda Costeira, acrescentando novas atribuições e responsabilidades em relação à atuação em Segurança Marítima, e manter as responsabilidades anteriores, em grande parte voltadas para a salvaguarda da vida humana no mar. Em tempos de guerra, o comando da Guarda Costeira

---

<sup>24</sup> Do inglês, *Maritime Operational Threat Response* (Tradução livre).

Americana passa do Departamento de Segurança Interna, para o Departamento de Defesa (U.S., 2022).

Nesse sentido, no intuito de alinhar o serviço de Segurança Marítima, com a Estratégia de Segurança Nacional, o governo dos EUA publicou a ENSM (USA, 2005), que previu o desenvolvimento de oito planos de apoio às atividades de Segurança Marítima. Dentre esses planos, está o Plano Operacional de Resposta a Ameaças Marítimas (MOTR), que visa uma resposta integrada, coordenada, rápida e decisiva do Governo dos EUA contra as ameaças que cercam o país e seus interesses no mar.

Na estrutura interagências criada no MOTR, participam, de forma coordenada e integrada, os Departamentos do governo americano, de Estado, da Defesa, da Justiça, do Comércio, do Transporte, e da Segurança Interna, que trabalham para responder aos possíveis incidentes de segurança. O plano conta ainda com um Centro de Coordenação Global MOTR (GMCC), pertencente à Guarda Costeira, localizado em Washington, DC, que serve como núcleo estratégico para fornecer informações relevantes e conectar todas as agências envolvidas, na ocasião em que um evento acionar o processo MOTR (GLOBAL, 2022).

De acordo com Dizenzo III e Doane (2007), a partir do acionamento do MOTR, algumas questões são levantadas: É necessária a ação? Quem ou qual agência tem autoridade legal para agir? Quem ou qual agência tem a capacidade de agir? Que ações são ou podem ser necessárias? Além disso, quando e onde? Nesse viés, de acordo com a realidade apresentada, a decisão inicial mais importante será definir qual agência assumirá a liderança e quais agências fornecerão suporte. No MOTR, a regra geral é que cada agência mantenha o comando e controle sobre seus próprios ativos, empregando-os em apoio à agência líder.

Isso ocorre porque a maioria das agências possui certas atribuições de competências únicas, que não podem ser legalmente e/ou facilmente transferidas para outra agência. Como exemplo, os autores (2007) citam que as atribuições investigativas, dentre outras detidas por uma agência nacional de aplicação da lei, como a *Federal Bureau of Investigation*, não podem ser transferidas ou dirigidas por uma agência do Departamento de Defesa, proibida por lei de participar diretamente de buscas, apreensões, prisões e outras atividades “civis” de aplicação da lei.

Ainda, segundo os veteranos (2007), antes do Plano MOTR, a união das diferentes agências para ações de Segurança Marítima era um processo *ad hoc* e, na maioria dos casos, incluía apenas uma seleção de agências no processo de tomada de decisão. Conseqüentemente, todas as capacidades e competências dos atores envolvidos foram subutilizadas.

#### 4.6.3 O Centro de Coordenação de Operações Marítimas Conjuntas (JMSC<sup>25</sup>)

O Reino Unido, país localizado na Europa Ocidental, com tradição marítima histórica, é formado pelas nações da ilha da Grã-Bretanha (Inglaterra, Escócia e País de Gales), pela província da Irlanda do Norte (situada na ilha da Irlanda), pelas Ilhas de Man, e pelas Ilhas do Canal, cujos territórios são banhados pelo Oceano Atlântico, Mar do Norte e Mar da Irlanda (KISHLANSKY *et al.*, 2022)

Desde a elaboração de sua ENSM (THE UK, 2014), o Reino Unido registrou a necessidade da integração governamental e da colaboração internacional, em um trabalho conjunto com aliados e parceiros, incluindo a indústria e o público, para fornecer resultados de Segurança Marítima que sejam mais do que a soma de suas partes. Então, em 2020, foi criado o JMSC, um centro interagências responsável em garantir que o Reino Unido mantenha a compreensão do seu domínio marítimo e desenvolva as estruturas de coordenação entre governos para responder ameaças à segurança, à lei e ordem e ao ambiente marinho (JOINT, 2022).

A Polícia Antiterrorista, o Departamento de Transportes, o Ministério dos Negócios Estrangeiros, a *Commonwealth* e Desenvolvimento, o Ministério do Interior, Guarda Costeira HM, a Receita e Alfândega HM, a Agência Nacional do Crime, a Marinha Real, a Organização de Gestão Marinha, e a Marinha da Escócia, participam do JMSC. Segundo Edwards<sup>26</sup> (2021), o JMSC é uma estrutura independente de qualquer departamento, o que favorece a criação de um ambiente, em que as agências trabalhem juntas igualmente, sem que nenhuma agenda particular domine. Dessa forma, as

---

<sup>25</sup> Do inglês, *Joint Maritime Security Centre* (Tradução livre).

<sup>26</sup> Pesquisador associado a Universidade de Bristol, mestre e doutor, pela Universidade de Birmingham, e especialista em questões de coordenação e gestão interagências.

agências visam construir um senso coletivo de propósito entre as partes interessadas, mantendo as responsabilidades individuais de cada uma delas. O Centro ainda facilita o compartilhamento de informações entre as agências, por meio do programa de Conscientização de Domínio Marítimo da Marinha Real e fontes de informações de agências individuais.

Uma consequência negativa da independência do JMSC, por exemplo, é que ele não pertence a um só ministério. Portanto, é financiado conjuntamente. Isso implica na vontade política para a manutenção das atividades do JMSC, no sentido de garantir que o financiamento necessário continue além do atual ciclo de financiamento de curto prazo do qual ele atualmente depende.

De acordo com o exposto sobre os modelos internacionais de operações interagências, todos trazem boas práticas no sentido de reunir as diversas agências, com responsabilidade em Segurança Marítima, em um centro nacional, concentrando informações de inteligência e coordenando ações, a fim de aproveitar, da melhor forma, as atribuições individuais de cada agência. Cabe observar que nenhum dos modelos apresentados representam uma solução adequada para o Brasil.

O modelo alemão não conta diretamente com a Marinha em suas ações, de modo que as capacidades operacionais são disponibilizadas pela Polícia Federal Alemã, sendo diferente da realidade brasileira. Já o modelo americano existe na estrutura da Guarda Costeira Americana, porém o Brasil não possui essa agência. Por fim, o modelo do Reino Unido se estrutura por intermédio do financiamento compartilhado entre os ministérios, enquanto, na realidade nacional, o orçamento para Operações Interagências é concentrado.

De acordo com o exposto sobre os modelos internacionais de Operações Interagências, observa-se que, em que pese as diferenças organizacionais que refletem diferentes formas de utilização das Marinhas pelas nações estudadas, todos trazem boas práticas no sentido de reunir as diversas agências com responsabilidade em Segurança Marítima, em um centro nacional, a fim de aproveitar, da melhor forma, as atribuições individuais de cada agência. Os Centros se destinam a concentrar informações de inteligência e desenvolver a Consciência Situacional Marítima para coordenar as ações de cunho operacional. Nesse contexto, percebe-se que o ComPAAz se enquadra na boa prática internacional de criação de Centros Integrados em Segurança Marítima.

Conforme os dados apresentados neste trabalho, elaborou-se o QUADRO 3, contendo as ideias força sobre os itens explorados.

## 5 CONCLUSÃO

A nova estrutura social, forjada após a Guerra Fria, aproximou Estados e pessoas, em um processo de globalização, e foi responsável por flexibilizar fronteiras e estreitar as relações internacionais econômicas e sociais. Como efeito negativo, observou-se uma crescente criminalidade transnacional, que desafia a segurança e a soberania dos Estados. A presença das ameaças criminosas transnacionais nas fronteiras marítimas dos Estados Costeiros é um fator de preocupação, considerando-se a importância econômica e estratégica que os mares possuem, aliado às dificuldades impostas pelo próprio meio marinho, que exige equipamentos e pessoal especializados para o trabalho de fiscalização e repressão.

No Brasil, a fronteira marítima é protegida pela MB, PF, RFB, entre uma série de outros atores com responsabilidades na Segurança Marítima para atuar nos portos e nas AJB, sob o interesse das suas instituições, e em ações de fiscalização e repressão ao crime organizado transnacional. De outra forma, o incremento das atividades criminosas, como tráfico de drogas, roubo armado a embarcações, contrabando de migrantes e mercadorias, associadas, à grande dimensão da faixa de fronteira molhada do Brasil, expõe lacunas existentes nas estruturas das referidas instituições, de modo que exceda as suas capacidades individuais.

Nesse sentido, dependem umas das outras para conseguir informações de inteligência e dispor de meios operacionais adequados para a atividade de Segurança Marítima. O aspecto negativo reside na falta de coordenação entre os vários atores, o que gera, muitas vezes, a duplicidade de ações com o mesmo objetivo, com alto custo, ou baixa eficiência.

O estudo das Operações Interagências em Segurança Marítima surge então como uma necessidade para melhor compreensão da realidade exposta. Destaca-se, todavia, que o tema Segurança Marítima é uma área de estudos relativamente nova no Brasil, de forma que a literatura nacional ainda se apresenta como um campo árido aos pesquisadores. Entender mais sobre o assunto é um dever e uma obrigação de todos os atores envolvidos.

Por conseguinte, com o intuito de contribuir para a melhoria da integração das agências e produzir material científico de interesse para a área de Segurança, este trabalho

se dedicou a analisar o quadro situacional atual da Segurança Marítima brasileira para a realização de Operações Interagências, com foco no combate à criminalidade transnacional. Assim buscou-se identificar as oportunidades de melhoria que podem aumentar a efetividade e eficiência das ações no futuro.

Pode-se dizer que os objetivos propostos pelo trabalho foram alcançados, de forma que, a partir de uma ampla pesquisa bibliográfica e documental, foram relacionados os principais aspectos inerentes ao combate aos crimes transnacionais por meio de Operações Interagências, na época atual. Ainda, com base no que foi analisado durante o estudo, foram observadas sugestões/oportunidades que poderão contribuir para o melhor proveito da Segurança Marítima.

Inicialmente, fez-se necessário o melhor entendimento do conceito de Segurança Marítima, passando pela identificação dos atores nacionais com interesses em Segurança Marítima e suas capacidades, assim como o estudo do mar como extensão do território nacional. Objetivou-se, nesse momento, analisar o teatro de operações e seus atores.

Outrossim, de acordo com a bibliografia examinada, o trabalho observou a evolução do conceito de Segurança e seus reflexos na proteção dos interesses estratégicos dos Estados no mar. Desse modo, foi constatada a transição do modelo de Segurança centrado no Estado Nação, para o modelo com foco na segurança humana, cujas vertentes alimentar, econômica, sanitária, ambiental, pessoal, comunitária e política, estão expostas às ameaças transnacionais, características do mundo atual.

Destarte, percebeu-se também que não existe um conceito universalmente aceito sobre Segurança Marítima, de forma que as diferentes nações desenvolvem conceitos particulares, a partir da sua própria perspectiva sobre os interesses que podem ser ameaçados, direta ou indiretamente, pelas atividades nos oceanos e mares.

Nesse viés, entende-se que o conceito de Segurança Marítima é inserido no contexto da segurança multidimensional, e deveria prever a ação holística de todas as expressões do PN.

A partir da análise dos Livros Estruturantes da Defesa Nacional e Segurança Pública, notou-se que o tema Segurança Marítima encontra consonância no seio das publicações militares. O LBDN, assim como a PND e a END abordam conceitos como o EEB e a importância da ZOPACAS na manutenção da paz no AS. A MB se destaca como força singular responsável pelo preparo e emprego do Poder Naval Brasileiro, tanto para o

Combate no Mar, quanto para o Combate pelo Mar, prevendo a dupla função de defender e proteger a Amazônia Azul brasileira.

Por outro lado, os documentos da Segurança Pública se destinam aos assuntos relacionados ao combate à criminalidade de forma geral, sem fazer alusões específicas à Segurança Marítima. A PF, por sua vez, confirma sua responsabilidade em Segurança Marítima e Portuária, mas não discorre sobre o assunto.

Em relação aos atores, com atribuições na Segurança Marítima, foi identificado um rol com dez agências que trabalham protegendo os interesses brasileiros das ameaças transnacionais, por meio de ações nos portos e mares, a saber: Marinha do Brasil; Polícia Federal; Receita Federal; Polícia Militar; Polícia Civil; IBAMA; ICMBio; Guarda Portuária; ANTAQ e ANVISA. Foi então realizada uma análise de cada ator, a fim de identificar a vinculação administrativa, a capacidade para atuar na área de segurança, e qual a fundamentação legal que justifica a atuação em Segurança Marítima. A partir das informações coletadas foi elaborado um quadro comparativo (QUADRO 1) com os principais dados, para facilitar a consulta de possíveis interessados.

Como informações de destaque, cabe citar a atribuição subsidiária legal da MB para atuar no combate aos crimes transnacionais e ambientais, mesmo de forma isolada, ou integrada com outras agências; a atribuição constitucional para exercer a atividade de Polícia Marítima da PF, que a executa por intermédio dos Nepoms; assim como a atribuição legal da Receita Federal para o combate aos crimes aduaneiros e transnacionais. Os atores retromencionados concentram atribuições concorrentes para o combate à criminalidade transnacional nas AJB.

De acordo com o estudo da territorialização dos mares, conclui-se que, a cada faixa de mar, o Estado costeiro possui o direito de exercer diferentes graus do poder de Soberania, mesmo assim a passagem inocente é garantida às embarcações de boa-fé. As novas ameaças transnacionais podem se manifestar nas diferentes zonas marítimas, sendo que, de acordo com o estudado sobre a PF, a faixa de 12 milhas náuticas, referentes ao Mar Territorial, seria o principal local de atuação das ações da Polícia Marítima brasileira no combate às ameaças transnacionais.

Observa-se também que, na ZEE e na PC, apesar de a legislação restringir a atuação das forças de segurança, é ressalvada a possibilidade de proteção dos ativos

importantes para a garantia da segurança econômica, energética e alimentar do Brasil. Nesse caso, a MB é a detentora de meios apropriados para o cumprimento da missão.

Superada a etapa inicial sobre a Segurança Marítima, os principais atores e o teatro de operações, e sob o manto da importância do estudo do inimigo, o presente trabalho passará para a análise das ameaças criminosas transnacionais.

A partir do estudo dos crimes organizados transnacionais, foram identificadas 12 atividades ilícitas, com poder de ameaçar à Segurança Marítima dos Estados, tais como: pirataria, roubo armado a embarcações, tráfico de drogas, tráfico de pessoas, migração ilegal, contrabando, descaminho, tráfico de armas, crimes cibernéticos, terrorismo e ameaças sanitárias.

Realizou-se, nesse contexto, uma análise individualizada de tais ameaças, relacionando os principais acordos internacionais, as leis penais nacionais, a incidência recente nas AJB, e a interconexão criminosa observada, de acordo com material bibliográfico examinado. Como resultado encontrado, destaca-se que 83% das ameaças analisadas foram observadas em ocorrências recentes nas AJB, assim como 66% possui interconexão com outros crimes. As informações foram compiladas e dispostas no QUADRO 2 apresentado no Apêndice A.

Com base nessa breve análise criminal, pode-se afirmar que a criminalidade transnacional é presente, de fato, nas AJB. Os relatos apresentados são de casos concretos e atuais, inclusive alguns se passaram no corrente ano de 2022.

Nesse momento, cabe relatar que, à exceção do crime de tráfico de drogas, não foram encontrados registros estatísticos oficiais sobre a incidência criminal transnacional nas AJB. Dessa maneira, o trabalho valeu-se de notícias jornalísticas, publicadas em meios de grande difusão, para embasar parte dos dados expostos.

A partir do estudo feito, observa-se o ambiente normativo jurídico que rege o combate às ameaças transnacionais no domínio marítimo, como bastante diversificado e complexo. Em uma rede interligada de normas, juntam-se os acordos embasados no direito internacional às normas publicadas pelo direito pátrio, aliadas ao princípio de territorialidade temperada que rege as relações jurídicas dentro e fora do Brasil. Considera-se assim, que esse fator possa ser um dificultador para a ação dos atores com interesse na Segurança Marítima, pois impede o entendimento do amparo legal das ações em repressão às atividades ilícitas no mar, de forma clara, e por todos. Observa-se assim que não existe na

literatura nacional uma publicação que contemple o hermetismo jurídico relacionado ao combate aos crimes transnacionais cometidos nas AJB.

Por conseguinte, o trabalho dedicou-se ao estudo e à análise das Operações Interagências no ambiente marítimo, a fim de avaliar a estratégia proposta para o combate às ameaças transnacionais.

Em relação ao conceito das Operações Interagências, pode-se dizer que o trabalho identificou que elas são descritas como estratégias de atuação integrada de todo o governo e que se desenvolveram como resposta às novas ameaças internacionais surgidas no novo contexto de segurança mundial. Desse modo, visam compor interesses e coordenar esforços para a consecução de objetivos únicos que atendam ao bem de todos, evitando a duplicidade de ações, a dispersão de recursos e a divergência de soluções com eficiência, eficácia, efetividade e menores custos.

Considera-se, atualmente, como exposto no conteúdo desta obra, que o conceito de agências é amplo, e envolve atores civis, militares, nacionais, internacionais, governamentais ou não. Nesse sentido, este trabalho se dedicou apenas aos atores governamentais e nacionais. As relações internacionais a que o trabalho aborda se inserem nas atividades mantidas pela MB e pela PF. Atores privados não foram considerados.

Identificaram-se, pelos textos analisados, alguns fatores que desafiam a interação entre as agências, prejudicando a operação como um todo. A diversidade de culturas organizacionais entre as agências foi um fator citado como dificultador, que se materializa de forma mais evidente na relação entre instituições civis x militares, e tem como fulcro as diferentes formações profissionais. Problemas relacionados à comunicação também foram observados e identificados, tanto em níveis estratégicos como em níveis operacionais, ocorrendo entre pessoas, instituições e sistemas computacionais de informação. Por fim, problemas relacionados ao financiamento das Operações também se destacaram, dentre outros.

De forma contrária, o trabalho observou fatores positivos para o bom desenvolvimento das Operações Interagências. Nesse viés, foi elaborada uma lista de 12 fatores com a letra C, formada a partir da união de fatores apresentados por autores pesquisados, somados a outros inseridos por este autor, a saber: Compreensão, Coordenação, Cooperação, Concessão, Consenso, Comunicação, Compromisso, Coragem, Capacidade, Confiança, Custeio e Carta Regulamentadora.

No desenvolver desse tópico, foi abordado como cada fator observado deve ser interpretado e desenvolvido de forma positiva, para que os desafios encontrados não sejam empecilho à integração, coordenação, e manutenção das Operações Interagências.

No que tange aos Manuais e Doutrinas sobre Operações Interagências, percebeu-se que os documentos analisados possuem informações úteis e necessárias, porém sob pontos de vista diferentes. Os Manuais militares são guias operacionais, e muito ensinam sobre a visão militar a respeito do tema, sendo primariamente destinados ao preparo e emprego da tropa. Por sua vez, a doutrina do MJSP se baseia em um modelo estruturado em Centros de Coordenação, Comunicação, Comando e Controle, com capacidade de desenvolver ações integradas em Segurança. Por fim, a doutrina americana propõe a ação integrada de todo o governo para o combate às novas ameaças transnacionais.

Ademais, cabe observar que os documentos citados podem vir a contribuir, como fonte de conhecimento para as Operações Interagências em Segurança Marítima. Por outro lado, em que pesem seus pontos positivos, considerando-se as peculiaridades do ambiente marítimo, que possui regramento próprio e demanda meios operacionais específicos, entende-se que nenhum dos Manuais e Doutrinas analisados é plenamente adequado à Segurança Marítima. Percebe-se, dessa forma, a inexistência de um documento nacional que trate especificamente de Operações Interagências para a Segurança Marítima.

No que se refere ao estudo dos exemplos brasileiros de Operações Interagências para a Segurança Marítima, foram identificados exemplos de grandes operações, mantidas pelo governo brasileiro. Com isso, constatou-se a existência de 3 padrões de operação, que, apesar de terem como objetivo a Segurança Marítima, diferem no foco e nas estruturas organizacionais.

Preliminarmente, o estudo abordou a vertente da segurança de fronteiras, em que foram expostos aspectos sobre o PEF e o PPIF, no sentido de se chegar às Operações e Programas Interagências de interesse da Segurança Marítima. Ainda foram observadas as reformas legislativas que possibilitaram o emprego das FA no combate aos crimes transnacionais e ambientais, isoladamente, ou em conjunto com outras agências.

Destacou-se então a existência das Operações Ágata, gestadas pelo MD, que atuam de forma pontual e temporária, com o intuito de intensificar a presença das forças de

segurança nas áreas de fronteira, tanto terrestre, quanto marítima. Assim, as versões voltadas para a proteção das fronteiras marítimas são capitaneadas pela MB.

De outra forma, mas no mesmo contexto, observou-se também a existência do Programa VIGIA, gestado pelo MJSP, para atuação integrada na fronteira terrestre, de forma permanente, progressiva e constante. Por esse aspecto, coube ressaltar a intenção do GSI/PR, de criar o Programa VIGIA AZUL, a fim de estender as ações do Programa VIGIA para a fronteira marítima.

Por continuidade, abordou-se o COMPAAz, Comando existente no organograma da MB, criado pela transformação do antigo CISMAR, ao se fundir com a Subchefia de Operações do ComOpNav. Percebeu-se assim a criação de um Centro de Segurança Marítima, que tem a capacidade de desenvolver a Consciência Situacional Marítima sobre as AJB, por meio de informações obtidas via SisGAAZ, como também pela integração entre os principais atores com interesses em Segurança Marítima. Nesse diapasão, observou-se, entre outras, a atribuição do COMPAAz para cooperar com órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

Como último exemplo nacional de Operações Interagências em Segurança Marítima, foram observadas as Comissões de Segurança Pública em Portos Terminais e Vias Navegáveis, CONPORTOS e CESPORTOS. Desse modo, foram definidas como órgãos colegiados, gestados pela PF/MJSP e formados pelos principais atores com interesses na Segurança Marítima. As Comissões possuem foco na segurança portuária, sendo responsáveis pela implementação no Brasil das normas internacionais contidas no ISPS CODE.

Ao tratar dos modelos internacionais de Operações Interagências marítimas, foram abordados os exemplos utilizados na Alemanha, EUA e Reino Unido, em busca de boas práticas que possam contribuir para melhorar de alguma forma o desenvolvimento das operações no Brasil. Dessa maneira, coube observar que, apesar das diferenças entre as estruturas organizacionais particulares de cada país, todos os três modelos analisados se baseiam em um centro nacional de Segurança Marítima integrado, com a finalidade de desenvolver Consciência Situacional Marítima e coordenar a resposta a incidentes marítimos, incluindo a proteção contra crimes transnacionais.

Oportunamente, cabe destacar que o COMPAAz, conforme pesquisado, mostra-se como um exemplo de Operações Interagências em Segurança Marítima que se alinha aos modelos internacionais apresentados, e, dessa forma, pode ser considerado como o Centro de Segurança Marítima Brasileiro.

De acordo com o assunto exposto, apresentam-se duas sugestões que também podem ser consideradas como oportunidades para melhorar a efetividade e eficiência das Operações Interagências em Segurança Marítima, considerando que tem o condão de atuar fortalecendo o fator positivo Compreensão, necessário para o bom entendimento, por todos, das capacidades das agências envolvidas, e também o fator Comunicação, contribuindo assim para o melhor entrosamento entre as agências.

A primeira é endereçada a todos que tenham *expertise* em ciências jurídicas e diz respeito à elaboração de um manual de direito penal atualizado e dedicado à Segurança Marítima, que contemple as regras do direito interno, assim como as do direito internacional, pertinentes ao combate às ameaças nacionais e transnacionais no meio marinho, de modo que facilite a compreensão dos direitos e deveres dos diversos atores com interesses na Segurança Marítima. A segunda diz respeito à elaboração de uma doutrina de Operações Interagências para Segurança Marítima. Nesse caso, considera-se uma oportunidade para a MB, no sentido de afirmar sua liderança como Autoridade Marítima Brasileira, e contribuir para a disseminação dos conceitos de Segurança Marítima entre os diversos atores.

Na certeza de que o conhecimento é infinito, espera-se que este trabalho sirva de inspiração para novas pesquisas científicas, assim como seja fonte de conhecimento para profissionais de segurança e demais interessados na Segurança Marítima.

## REFERÊNCIAS

AÇÕES do Vigia dão mais de R\$ 2 bi de prejuízos ao crime organizado. Agência Brasil [*on-line*], 2020. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-08/acoes-do-vigia-dao-mais-de-r-2-bi-de-prejuizos-ao-crime-organizado>>. Acesso em: 10 jun. 2022.

AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA (ANVISA). Institucional. Anvisa [*on-line*], 2022a. Disponível em: <<http://antigo.anvisa.gov.br/en-US/institucional>>. Acesso em: 19 mar. 2022.

ALBUQUERQUE, G. Julgando piratas: Competências, obstáculos e soluções. Revista **Marítima Brasileira**. v. 134, n. 10/12, p. 91-106, out./dez., 2014. Disponível em: <[http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/sumario\\_rmb-4-2014.pdf](http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/sumario_rmb-4-2014.pdf)>. Acesso em: 22 nov. 2022.

ANVISA recomenda a suspensão definitiva da temporada de cruzeiros no Brasil. **G1** [*on-line*], janeiro de 2022b. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2022/01/12/anvisa-recomenda-suspensao-definitiva-da-temporada-de-cruzeiros-no-brasil.ghtml>>. Acesso em: 23 mar. 2022.

ANNUAL report: 2021 World-Wide incidents of piracy and armed robbery against ships. International Maritime Bureau, 2021. International Chamber of Commerce (ICC). Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2021 Annual IMB Piracy Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2021%20Annual%20IMB%20Piracy%20Report.pdf)>. Acesso em: 12 mai. 2022.

ASCOM-MD. **Forças Armadas encerram Operação Ágata - Sul Sudeste 2022 com apreensão de ilícitos e aplicação de multas no valor de mais de R\$ 107 milhões**. Defesanet [*on-line*], 2022. Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/fronteiras/noticia/44691/Forcas-Armadas-encerram-Operacao-Agata---Sul-Sudeste-2022-com-apreensao-de-ilicitos-e-aplicacao-de-multas-no-valor-de-mais-de-R%24-107-milhoes/>>. Acesso em: 16 abr. 2022.

ATKINSON, M. *et al.* **Multi-agency working: a detailed study**. National Foundation for Educational Research, Berkshire, janeiro, 2002. Disponível em: <<https://www.nfer.ac.uk/publications/CSS02/CSS02.pdf>>. Acesso em: 16 mai. 2022.

BARBOSA, B. M. **A relação civil-militar e as operações interagências**: um estudo de caso sobre a perda de distinção entre o trabalho militar e o trabalho policial. III Encontro Regional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa. Rio de Janeiro, ABED, 2019. Disponível em:

<[https://www.erabedsudeste2019.abedef.org/resources/anais/12/erabedsudeste2019/1571885535\\_ARQUIVO\\_15cb7a7fcee22c20345710c4e5b3a70c.pdf](https://www.erabedsudeste2019.abedef.org/resources/anais/12/erabedsudeste2019/1571885535_ARQUIVO_15cb7a7fcee22c20345710c4e5b3a70c.pdf)>. Acesso em: 12 mai. 2022.

BARROSO, W. **Epidemiologia do glamour em navios de passageiros**. Portal do Conselho de Medicina [on-line], novembro de 1999. Disponível em: <<https://portal.cfm.org.br/artigos/epidemiologia-do-glamour-em-navios-de-passageiros/>>. Acesso em: 14 mai. 2022.

BEIRÃO, A. P. Segurança no Mar: que segurança? In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A. C. A. (Orgs.) **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. FUNAG: Brasília, 2014. p.127-166. Disponível em: <[http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao\\_do\\_Direito\\_do\\_Mar.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf)>. Acesso em: 14 out. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Decreto Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940. Código Penal. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 31 de dezembro de 1940. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm)>. Acesso em: 16 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto Legislativo nº 39, de 1º de julho 1970. Aprova o texto do Protocolo de Genebra, de 17 de junho de 1925, sobre a Proibição do Emprego na Guerra de Gases Asfixiantes, Tóxicos ou Similares e de Meios Bacteriológicos de Guerra. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 02 de julho de 1970. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-39-1-julho-1970-346882-norma-pl.html>>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 77.374, de 1º de abril de 1976. Promulga a Convenção sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção e Estocagem de Armas Bacteriológicas (Biológicas) e à Base de Toxinas e sua Destruição. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 02 de abril de 1976. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-77374-1-abril-1976-426054-norma-pe.html>>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 02 de setembro de 1981. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm)>. Acesso em: 15 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 05 de

outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 28 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989a. Dispõe sobre a extinção de órgão e de entidade autárquica, cria o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 de fevereiro de 1989. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7735.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7735.htm). Acesso em: 16 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 7.804, de 18 de julho de 1989b. Altera a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, a Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, a Lei nº 6.803, de 2 de julho de 1980, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 20 de julho de 2021. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7804.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7804.htm). Acesso em: 15 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989c, que aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, de 18 de setembro de 1989. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/d98145.htm#:~:text=DECRETO%20No%2098.145%2C%20DE,Brasileira%2C%20e%20d%20outras%20providencias.>](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d98145.htm#:~:text=DECRETO%20No%2098.145%2C%20DE,Brasileira%2C%20e%20d%20outras%20providencias.>). Acesso em: 13 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto Lei nº 154, de 26 de junho de 1991. Promulga a Convenção Contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 de junho de 1991. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d0154.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0154.htm). Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, de 05 de janeiro de 1993. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8617.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm). Acesso em: 12 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995a. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 06 de dezembro de 2021. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/d1507.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1507.htm). Acesso em: 10 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 1.530, de 23 de junho de 1995b. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 de junho de 1995. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 de mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998a. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 de fevereiro de 1998. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9605.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm)>. Acesso em: 15 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 2.508, de 04 de março de 1998b. Promulga o Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 04 de março de 1998. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2508.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2508.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998c. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 05 de junho de 1998. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9649cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9649cons.htm)>. Acesso em: 11 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 2.864, de 07 de dezembro de 1998d. Promulga o Tratado sobre a Não-Proliferação de Armas Nucleares, assinado em Londres, Moscou e Washington, em 08 de dezembro de 1998. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 02 de março de 1999. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2864.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2864.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 2.977, de 1º de março de 1999a. Promulga a Convenção Internacional sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção, Estocagem e Uso de Armas Químicas e sobre a Destruição das Armas Químicas Existentes no Mundo, assinada em Paris, em 13 de janeiro de 1993. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 02 de março de 1999. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1999/decreto-2977-1-marco-1999-369112-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999b. Dispõe sobre as normas gerais para organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário**

**Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 10 de junho de 1999. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp97.htm)>. Acesso em: 15 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999c. Define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, cria a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 de janeiro de 1999. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9782.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9782.htm)>. Acesso em: 22 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 06 de junho de 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm)>. Acesso em: 15 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Justiça. Resolução CONPORTOS nº 3, de 27 de junho de 2003a. Dispõe sobre as diretrizes a serem observadas quando da Avaliação de Instalações e da elaboração de Planos de Segurança Portuária e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 08 de julho de 2003. Disponível em: <[https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-3-2003\\_99589.html](https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-3-2003_99589.html)>. Acesso em: 25 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 10.826, de 22 de dezembro de 2003b. Dispõe sobre Registro, Posse e Comercialização de Armas de Fogo e Munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, define crimes e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 de dezembro de 2003. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/l10.826.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.826.htm)>. Acesso em: 16 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 5.015, de 12 de março de 2004a. Promulga a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional (Convenção de Palermo). **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 15 de março de 1995. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5015.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5015.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 5.017, de 12 de março de 2004b. Promulga o Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional Relativo à Prevenção, Repressão e Punição do Tráfico de Pessoas, em Especial Mulheres e Crianças. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 15 de março de

2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5017.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5017.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 5.129, de 06 de julho de 2004c. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 7 de julho de 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm)>. Acesso em: 13 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004d. Altera a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, para estabelecer novas atribuições subsidiárias. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 03 de setembro de 2004. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp117.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp117.htm)>. Acesso em: 19 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 de agosto de 2006. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2004-2006/2006/lei/l11343.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2006/lei/l11343.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 6.136, de 26 de junho de 2007a. Promulga a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, ambos de 10 de março de 1988, com reservas ao item 2 do artigo 6º, ao artigo 8º e ao item 1 do artigo 16 da Convenção, bem como ao item 2 do artigo 3º do Protocolo. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 de junho de 2007. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2007/decreto/d6136.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/decreto/d6136.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007b. Dispõe sobre a criação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes; altera as Leis nºs 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, 11.284, de 2 de março de 2006, 9.985, de 18 de julho de 2000, 10.410, de 11 de janeiro de 2002, 11.156, de 29 de julho de 2005, 11.357, de 19 de outubro de 2006, e 7.957, de 20 de dezembro de 1989; revoga dispositivos da Lei nº 8.028, de 12 de abril de 1990, e da Medida Provisória nº 2.216-37, de 31 de agosto de 2001; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 de agosto de 2007. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2007/lei/l11516.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/lei/l11516.htm)>. Acesso em: 16 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010. Altera a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, para criar o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas e disciplinar as atribuições do Ministro de Estado da Defesa. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 03 de setembro de 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp136.htm)>. Acesso em: 19 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 7.496, de 8 de junho de 2011. Institui o Plano Estratégico de Fronteiras. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 09 de junho de 2011. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2011/decreto/d7496.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2011/decreto/d7496.htm)>. Acesso em: 24 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 12.737, de 30 de novembro de 2012. Dispõe sobre a tipificação criminal de delitos informáticos; altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 03 de dezembro de 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/l12737.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12737.htm)>. Acesso em: 16 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013a. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 6 de setembro de 2013; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 05 de agosto de 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 12.850, de 02 de agosto de 2013b. Define organização criminosa e dispõe sobre a investigação criminal, os meios de obtenção da prova, infrações penais correlatas e o procedimento criminal; altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); revoga a Lei nº 9.034, de 3 de maio de 1995; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 05 de agosto de 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2013/lei/l12850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/l12850.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 13.008, de 26 de junho de 2014. Dá nova redação ao art. 334 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal e acrescenta-lhe o art. 334-A. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 de junho de 2014. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2014/lei/l13008.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2014/lei/l13008.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 13.260, de 16 de março de 2016a. Regulamenta o disposto no inciso XLIII do art. 5º da Constituição Federal, disciplinando o terrorismo, tratando de disposições investigatórias e processuais e reformulando o conceito de organização terrorista; e altera as Leis nº 7.960, de 21 de dezembro de 1989, e 12.850, de 2 de agosto de 2013. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 17 de março de 2016. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2016/lei/l13260.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2016/lei/l13260.htm)>. Acesso em: 16 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 13.334, de 06 de outubro de 2016b. Dispõe sobre prevenção e repressão ao tráfico interno e internacional de pessoas e sobre medidas de atenção às vítimas; altera a Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), e o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); e revoga dispositivos do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal). **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 07 de outubro de 2016. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2016/lei/l13344.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2016/lei/l13344.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 8.903, de 16 de novembro de 2016c. Institui o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras e organiza a atuação de unidades da administração pública federal para sua execução. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 17 de novembro de 2016. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Ato2015-2018/2016/Decreto/D8903.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2015-2018/2016/Decreto/D8903.htm)>. Acesso em: 15 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017. Institui a Lei de Migração. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 25 de maio de 2017. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2017/lei/l13445.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2017/lei/l13445.htm)>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018a. Disciplina a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, nos termos do § 7º do art. 144 da Constituição Federal; cria a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS); institui o Sistema Único de Segurança Pública (Susp); altera a Lei Complementar nº 79, de 7 de janeiro de 1994, a Lei nº 10.201, de 14 de fevereiro de 2001, e a Lei nº 11.530, de 24 de outubro de 2007; e revoga dispositivos da Lei nº 12.681, de 4 de julho de 2012. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 12 de junho de 2018.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2018/lei/L13675.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/lei/L13675.htm). Acesso em: 12 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018b. Dispõe sobre a tipificação criminal de delitos informáticos; altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 15 de agosto de 2018. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm). Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019a. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Economia, remaneja cargos em comissão e funções de confiança, transforma cargos em comissão e funções de confiança e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo – FCPE. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 09 de abril de 2019. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2019/decreto/D9745.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2019/decreto/D9745.htm). Acesso em: 15 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 9.861, de 25 de junho de 2019b. Dispõe sobre a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e sobre as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 26 de junho de 2019. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2019/decreto/D9861.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2019/decreto/D9861.htm). Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 9.988, de 26 de agosto de 2019c. Promulga o texto atualizado da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 de agosto de 2019. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2019/decreto/d9988.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2019/decreto/d9988.htm). Acesso em: 15 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 10.212, de 30 de janeiro de 2020a. Promulga o texto revisado do Regulamento Sanitário Internacional, acordado na 58ª Assembleia Geral da Organização Mundial de Saúde, em 23 de maio de 2005. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 27 de agosto de 2019. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2020/decreto/D10212.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/decreto/D10212.htm). Acesso em: 18 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Resolução nº 53, de 4 de setembro de 2020b. Dispõe acerca da consolidação e atualização das Resoluções da Comissão Nacional de

Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, conforme normas do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS, da sigla em inglês). **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 08 de setembro de 2020. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-53-de-4-de-setembro-de-2020-276156332>>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 14.155, de 27 de maio de 2021a. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tornar mais graves os crimes de violação de dispositivo informático, furto e estelionato cometidos de forma eletrônica ou pela internet; e o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), para definir a competência em modalidades de estelionato. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 de maio de 2021. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2021/lei/L14155.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2021/lei/L14155.htm)>. Acesso em: 16 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei nº 14.197, de 1º de setembro de 2021b. Acrescenta o Título XII na Parte Especial do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), relativo aos crimes contra o Estado Democrático de Direito; e revoga a Lei nº 7.170, de 14 de dezembro de 1983 (Lei de Segurança Nacional), e dispositivo do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais). **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 02 de setembro de 2021. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2021/lei/l14197.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2021/lei/l14197.htm)>. Acesso em: 16 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Decreto nº 10.822, de 28 de setembro de 2021c. Institui o Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social 2021-2030. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 29 de setembro de 2021. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-10.822-de-28-de-setembro-de-2021-348271076>>. Acesso em: 14 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Portaria MJSP nº 516, de 3 de dezembro de 2021d. Institui o Programa Nacional de Segurança nas Fronteiras e Divisas - VIGIA (Vigilância, Integração, Governança, Interoperabilidade e Autonomia), no âmbito da Secretaria de Operações Integradas do Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 06 de dezembro de 2021. Disponível em: <[https://dspace.mj.gov.br/bitstream/1/5912/1/PRT\\_GM\\_2021\\_516.pdf](https://dspace.mj.gov.br/bitstream/1/5912/1/PRT_GM_2021_516.pdf)>. Acesso em: 15 jun. 2022.

BRASIL é 5º maior alvo de ciber crimes, aponta levantamento. **Correio Braziliense** [on-line] 12 de setembro de 2021d. Disponível em: <<https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2021/09/4949056-brasil-e-5-maior-alvo-de-cibercrimes.html>>. Acesso em: 24 mai. 2022.

BUEGER, C. **What is Maritime Security?** Marine Policy, mar. 2015, v. 53. Ed. Elsevier, 2015. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>>. Acesso em: 16 mai. 2022.

\_\_\_\_\_.; EDMUNDS, T.; McCABE, R. **Into the sea:** capacity-building innovations and the maritime security challenge. Routledge, Third World Quarterly, 2019. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01436597.2019.1660632>>. Acesso em: 18 abr. 2022.

\_\_\_\_\_.; \_\_\_\_\_. **Blue crime:** Conceptualising transnational organised crime at sea. Marine Policy n° 119, Editora Elsevier, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104067>>. Acesso em: 09 mai. 2022.

BUZAN, B.; WAEVER, O.; WILD, J. de. **Security:** A New Framework for Analysis. United States of America, Lynne Rienner Publishers, 1998. Disponível em: <[https://www.academia.edu/39047709/Buzan\\_Waever\\_and\\_De\\_Wilde\\_1998\\_Security\\_A\\_New\\_Framework\\_For\\_Analysis](https://www.academia.edu/39047709/Buzan_Waever_and_De_Wilde_1998_Security_A_New_Framework_For_Analysis)>. Acesso em: 15 abr. 2022.

CAMPOS, I. Z. A.; SIQUEIRA, H. L. A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente. **Universitas JUS**, v. 27, n. 2, p. 139-147, 2016. Disponível em: <<https://doi.org/10.5102/unijus.v27i2.3852>>. Acesso em: 23 jun. 2022.

CAPEZ, F. **Curso de Direito Penal.** Parte geral. v. 1. 24.ed. São Paulo: Ed Saraiva. 2020. 784 p.

CARVALHAL, C. **GSI-PR apresenta o projeto Vigia Azul no porto de Recife.** Segurança Portuária em Foco [on-line], 2021. Disponível em: <<http://www.segurancaportuariaemfoco.com.br/2021/07/gsi-pr-apresenta-o-projeto-vigia-azul.html>>. Acesso em: 25 abr. 2022.

CARVALHO, A. B. **Economia do mar:** conceito, valor e importância para o Brasil. 200 f. Tese (Doutorado em Economia do Desenvolvimento) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul - PUCRS, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, RS, 2018. Disponível em: <<https://tede2.pucrs.br/tede2/handle/tede/7915>>. Acesso em: 14 ago. 2022.

CARVALHO, A. V. **A importância de um Manual de Procedimentos na Gestão da Manutenção**. Portugal, Manwinwin, 2020. Disponível em: <<https://manwinwin.com/wp-content/uploads/2020/11/A-importancia-de-um-Manual-de-Procedimentos-na-Gestao-da-Manutencao.pdf>>. Acesso em: 16 abr. 2022

CASO Maersk: Saiba como o *NotPetya* foi responsável por um dos maiores ataques cibernéticos da história. SegInfo - Portal, Podcast e Evento sobre Segurança da Informação [on-line], outubro de 2020. Disponível em: <<https://seginform.com.br/2020/10/08/caso-maersk-saiba-como-o-notpetya-foi-responsavel-por-um-dos-maiores-ataques-ciberneticos-da-historia/>>. Acesso em: 24 mai. 2022.

CASTRO, V. **Ameaças ao Brasil, elas existem(?)(!)- O Cenário Marítimo**. Defesa Aérea e Naval. [on-line], 2013. Disponível em: <<https://www.defesaaereanaval.com.br/analise/ameacas-ao-brasil-elas-existem-o-cenario-maritimo>>. Acesso em: 25 abr. 2022.

CAVALCANTI, V. M. M. **Plataforma continental: a última fronteira da mineração brasileira**. Brasília: DNPM, 2011. Disponível em: <<https://www.gov.br/anm/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/serie-sustentabilidade/plataforma-continental-conteudo>>. Acesso em: 14 mai. 2022.

CESPORTOS. gov.br[on-line], 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/seguranca-portuaria/cesportos>>. Acesso em: 20 mar. 2022.

CHRISTENSEN, T.; LAEGREID, P. The Whole-of-Government Approach to Public Sector Reform. **Public Administration Review**, novembro, 2007. Disponível em:<[https://www.researchgate.net/publication/227541592\\_The\\_Whole-of-Government\\_Approach\\_to\\_Public\\_Sector\\_Reform](https://www.researchgate.net/publication/227541592_The_Whole-of-Government_Approach_to_Public_Sector_Reform)>. Acesso em: 25 mai. 2022.

CIBER ataque mundial afeta operação no Porto de Itajaí. **G1** [on-line], 29 de junho de 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/ciberataque-mundial-afeta-operacao-no-porto-de-itajai.ghtml>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

COMPETÊNCIAS da Receita Federal. gov.br [on-line], 2022. Receita Federal. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/competencias-1>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

CONVENÇÃO das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional comemora 10 anos. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). Viena, 18 de outubro de 2013.

Disponível em: <<https://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2013/10/16-un-convention-against-organized-crime-celebrates-10-years.html>>. Acesso em: 22 mai. 2022.

CONVENÇÕES Internacionais.gov.br [on-line], 04 de agosto de 2021. Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ). Atuação Internacional. Disponível em: <<https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/atuacao-internacional/convencoes-internacionais>>. Acesso em: 22 abr. 2022.

COSTA, E.; LAMPERT, J. **SisGAAZ**: Proteção e Monitoramento da Águas Jurisdicionais Brasileiras. Marinha do Brasil [on-line], 2022. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protacao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>>. Acesso em: 14 mai. 2022.

CRIANÇAS e padre são encontrados em barco ilegal na fronteira do Brasil. **Correio Braziliense** [on-line], 16 de abril de 2022. Disponível em: <<https://www.correio braziliense.com.br/brasil/2022/04/5001106-criancas-e-padre-sao-encontrados-em-barco-ilegal-na-fronteira-do-brasil.html>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

DAVIS JR., W. J. O Desafio de Liderar no Ambiente Interagências. **Military Review**, edição brasileira, janeiro-fevereiro, 2011. Disponível em: <[https://www.armyupress.army.mil/Portals/7/military-review/Archives/Portuguese/MilitaryReview\\_20110228\\_art005POR.pdf](https://www.armyupress.army.mil/Portals/7/military-review/Archives/Portuguese/MilitaryReview_20110228_art005POR.pdf)>. Acesso em: 19 abr. 2022.

DIRENZO III, J.; DOANE, C. **The MOTR Process-Ensuring Unity of Effort in Maritime Security**. Domestic Preparedness.com [on-line], 2007. Disponível em: <<https://www.domesticpreparedness.com/preparedness/the-motr-process-ensuring-unity-of-effort-in-maritime-security/>>. Acesso em: 23 jun. 2022.

EDWARDS, S. **Safe seas visits UK's Joint Maritime Security Centre**. Safe Seas [on-line], 2021. Disponível em: <<http://www.safeseas.net/safeseas-visits-uks-joint-maritime-security-centre/>>. Acesso em: 24 jun. 2022.

ESPAÑA. **National Maritime Security Strategy**. Departamento de Seguridad Nacional, 2013. Disponível em: <<https://www.dsn.gob.es/gl/file/329/download?token=9Y92D968>>. Acesso em: 23 mar. 2022.

EXÉRCITO BRASILEIRO (EB). **Manual de Campanha EB70-MC-10.248 Operações Interagências**. 2ª ed. Brasília, 2020. Disponível em: <<https://bdex.eb.mil.br/jspui/handle/123456789/8201>>. Acesso em: 15 mai. 2022.

FARIAS, J. A. P. M. de. A Consciência Situacional Marítima (CSM) e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 18, n.1, p. 213-229, jan./jun. 2012. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/320/244>>. Acesso em: 24 abr. 2022.

FERRAZ, R. Quadrilhas usam rotas pelo mar no contrabando de cigarros para o Brasil. **Jornal da Band** [on-line], 17 de março de 2022. Disponível em: <<https://www.band.uol.com.br/noticias/jornal-da-band/ultimas/quadrilhas-usam-rotas-pelo-mar-no-contrabando-de-cigarros-para-o-brasil-16500740>>. Acesso em: 22 abr. 2022.

GARCIA, F. As Ameaças Transnacionais e a Segurança dos Estados. Subsídios para o seu Estudo. Ministério dos Negócios Estrangeiros, Portugal, 2006. **Revista Negócios Estrangeiros** n° 9.1. p. 339-384. Disponível em: <[https://idi.mne.gov.pt/images/Revista\\_NE/PDF/21-2006\\_03\\_n\\_9\\_1.pdf](https://idi.mne.gov.pt/images/Revista_NE/PDF/21-2006_03_n_9_1.pdf)>. Acesso em: 18 abr. 2022.

GENERAL Assembly, Oceans and the law of the sea, A/63/63. United Nations. 10 de março de 2008. Disponível em: <[https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/a\\_63\\_63.pdf](https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/a_63_63.pdf)>. Acesso em: 22 mai. 2022.

GLOBAL MOTR Coordination Center (GMCC). U.S. Department of Homeland Security [on-line], 2022. Disponível em: <<https://www.dhs.gov/global-motr-coordination-center-gmcc>>. Acesso em: 25 jun. 2022.

GOMES, R. C. A Inteligência Policial e a Cooperação Interagências no Combate ao Crime Organizado nas Fronteiras. **Revista Brasileira de Ciências Policiais**. Brasília, v. 13, p. 287-231, 2022. Disponível em: <<https://periodicos.pf.gov.br/index.php/RBCP/article/view/938>>. Acesso em: 22 mai. 2022.

GONÇALVES, R.; MACHADO, M. **Blue Justice e a Pesca Sustentável no Brasil**. Empório do Direito, 02 de junho de 2021. Disponível em: <<https://emporiოდireito.com.br/leitura/blue-justice-e-a-pesca-sustentavel-no-brasil>>. Acesso em: 05 jun. 2022.

GOURTSILIDOU, M. Report: Top Shipping Countries in the World, 2021. **CeoWorld Magazine** [on-line], 2021. Disponível em: <<https://ceoworld.biz/2021/05/31/report-top-shipping-countries-in-the-world-2021/>>. Acesso em: 19 jun. 2022.

HOBBS, T. **Leviatã. Matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil.** Tradução de João Paulo Monteiro e Maria Beatriz Nizza da Silva. 3. ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2003. Disponível em: <[http://www.dhnet.org.br/direitos/anthist/marcos/hdh\\_thomas\\_hobbes\\_leviatan.pdf](http://www.dhnet.org.br/direitos/anthist/marcos/hdh_thomas_hobbes_leviatan.pdf)>. Acesso em: 03 ago. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). IBGE [on-line], 2022. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 22 mar. 2022.

IMB Piracy & Armed Robbery Map 2021. International Maritime Bureau, 2021. International Chamber of Commerce (ICC). Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2021>>. Acesso em: 12 mai. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE (IBAMA). IBAMA lança Operação Decapoda em São Paulo. gov.br [on-line], 25 de abril de 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/noticias/2022/ibama-lanca-operacao-decapoda-em-sao-paulo>>. Acesso em: 22 mai. 2022.

JOINT Maritime Security Centre. U.K. Government. gov.uk [on-line], 2022. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/groups/joint-maritime-security-centre>>. Acesso em: 26 jun. 2022.

KISHLANSKY, M. A. *et al.* **United Kingdom.** Britannica [on-line], 2022. Disponível em: <<https://www.britannica.com/place/United-Kingdom>>. Acesso em: 25 jun. 2022.

KÜSTENWACHE in Deutschland: Funktion und Verantwortlichkeiten. Bussgeldkatalog [on-line], 2022. Disponível em: <<https://www.bussgeldkatalog.org/kuestenwache/>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

LANCHAS da Receita Federal são exemplo de descaso. **Revista TRIBUTU\$,** 2ª ed., 2011. Disponível em: <<https://sindireceita.org.br/images/bkp/uploads/2012/01/lanchas.pdf>>. Acesso em: 25 abr. 2022.

MAHMOUD, M. **Direito Penal Marítimo:** Zona Econômica Exclusiva, soberania e extraterritorialidade. São Paulo, Saraiva, 2010.

MARINHA DO BRASIL (MB). **EMA-305**: Doutrina Militar Naval. Brasília, MB, 2017.

\_\_\_\_\_. **Marinha do Brasil inaugura o centro integrado de segurança marítima**. MB [on-line], 2018. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-inaugura-o-centro-integrado-de-seguranca-maritima>>. Acesso em: 27 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. **Plano Estratégico da Marinha (PEM - 2040)**. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/pem2040>>. Acesso em: 17 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. **Marinha ativa o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul**. Marinha do Brasil [on-line], 2021a. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-ativa-o-comando-de-operacoes-maritimas-e-protecao-da-amazonia-azul-0>>. Acesso em: 08 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 350/MB/MD, de 23 de novembro de 2021**. MD, 2021b. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-350/mb/md-de-23-de-novembro-de-2021-361604666>>. Acesso em: 25 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira**. [2022a?]. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em: 03 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. **Economia Azul**. Marinha do Brasil [on-line], 2022b. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/economia-azul/>>. Acesso em: 20 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. **Anexo da Portaria nº 116/ComOpNav**, de 22 julho de 2022. MB, 2022c.

MARINHA e PF apreendem barco com cocaína na costa de Pernambuco. Brasília, 15 de fevereiro de 2021. Agência Brasil. Acesso em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-02/marinha-e-pf-apreendem-barco-com-cocaina-na-costa-de-pernambuco>>. Disponível em: 18 mai. 2022.

MARITIME Security. imo.org. [on-line], [2022?]. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/GuideMaritimeSecurityDefault.aspx>>. Acesso em: 25 jun. 2022.

MARTINS, D. V. M. **A Aplicação do Direito Penal na Zona Econômica Exclusiva Brasileira: Aspectos Políticos, Geográficos e Econômicos**. UNOPAR Cient., Ciênc. Juríd. Empres.,

Londrina, v.17, n.1, p. 69-78, Mar. 2016. Disponível em: <<https://revistajuridicas.pgsskroton.com.br/article/view/3713/3161>>. Acesso em: 22 nov. 2022.

MESQUITA, J. L. Assaltos a barcos no Brasil viralizam no litoral. **Estadão**, 28 de julho de 2019. Disponível em: <<https://marsemfim.com.br/assaltos-a-barcos-no-brasil/>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

MINISTÉRIO DA DEFESA (MD). **MD35-G-01 - Glossário das Forças Armadas**. 5ª Ed. Brasília, 2015. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/doutrina/md35-G-01-glossario-das-forcas-armadas-5-ed-2015-com-alteracoes.pdf/view>>. Acesso em: 20 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. **Manual de Operações Interagências - MD33-M-12**. 2ª ed. Brasília, de 12 de setembro de 2017. Disponível em: <[https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/operacoes/md33a\\_ma\\_12a\\_opa\\_interagencias\\_2a\\_ed\\_2017.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/operacoes/md33a_ma_12a_opa_interagencias_2a_ed_2017.pdf)>. Acesso em: 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. **Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN)**. Brasília: Ministério da Defesa, 2020a. Disponível em: <[https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/livro\\_branco\\_congresso\\_nacional.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf)>. Acesso em: 14 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa (END)**. Brasília: Ministério da Defesa, 2020b. Disponível em: <[https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/estrategia-nacional-de-defesa](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/estrategia-nacional-de-defesa)>. Acesso em: 14 abr. 2022.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (MJ). Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Plano Nacional de Segurança Portuária**. 1ª ed., Brasília, 2002. Disponível em: <<https://dspace.mj.gov.br/handle/1/2340>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA (MJSP). **Doutrina Nacional de Atuação Integrada de Segurança Pública**. 2ª ed. Brasília, Secretaria de Operações Integradas, 2019. Disponível em: <<https://xdocs.com.br/doc/lendo-dnaisp-versao-final-publicacao-com-manual-48ge1yzv17n2>>. Acesso em: 11 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. **O que é?**, gov.br [on-line], 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/sua-seguranca/operacoes-integradas/vigia/cards/o-que-e>>. Acesso em: 16 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 005-CGPF/PF, de 12 de agosto de 2021a**. Aprova a atualização do Plano Estratégico 2014/2022, o Mapa Estratégico da Polícia Federal 2021/2023, os objetivos estratégicos e as ações estratégicas, o plano estratégico, o detalhamento dos indicadores estratégicos e a descrição detalhada dos objetivos estratégicos e das ações estratégicas. Brasília, Polícia Federal, 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/plano-estrategico/bs-resolucao-05-2-64-1-editado-1.pdf>>. Acesso em: 03 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. **Plano de Ação- Acórdão nº 1431/2021-TCU-Plenário, de 2 de dezembro de 2021b**. Serviço de Segurança Portuária-CONPORTOS/DIREX/PF. Brasília, Polícia Federal, 2021.

\_\_\_\_\_. **Instrução Normativa DG/PF nº 220, de 28 de março de 2022**. Disciplina a atividade de Polícia Marítima, no âmbito da Polícia Federal, e estabelece definições, abrangência, organização, estrutura, competências e atribuições. Brasília, Polícia Federal, 2022.

MIRABETE, J. **Manual de Direito Penal**. 17 ed. São Paulo, Atlas, 2001.

NAVAL OFFICERS SOCIETY OF ESTONIA. **KIRJUTIS NR 14**: Cooperation of Coast Guards and Navies in Baltic Sea Region. Academy Essay, 2011. Disponível em:<<https://navy.ee/kirjutised/kirjutis-nr-14/>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

NAVIO roubado por "piratas" em Luís Correia é encontrado na área do Delta do Parnaíba. **Piauí hoje** [on-line], 02 de janeiro de 2021. Disponível em: <[https://piauihoje.com/noticias/cidade/navio-roubado-por-quot-piratas-quot-em-luis-correia-e-encontrado-na-area-do-delta-do-parnaiba-358277.html#:~:text=O%20barco%2C%20%C3%A9%20um%20cargueiro,e%20nem%20pela%20Pol%C3%ADcia%20Federal.&text=O%20navio%20estava%20atracado%20nas,Ipecea\)%2C%20em%20Lu%C3%ADs%20Correia](https://piauihoje.com/noticias/cidade/navio-roubado-por-quot-piratas-quot-em-luis-correia-e-encontrado-na-area-do-delta-do-parnaiba-358277.html#:~:text=O%20barco%2C%20%C3%A9%20um%20cargueiro,e%20nem%20pela%20Pol%C3%ADcia%20Federal.&text=O%20navio%20estava%20atracado%20nas,Ipecea)%2C%20em%20Lu%C3%ADs%20Correia)>. Acesso em: 15 mai. 2022.

NUNES, M.; BUENO, N. Contratualismo e anomia: Segurança pública e cultura da violência no Brasil. **Hegemonia** – Revista Eletrônica de Relações Internacionais do Centro Universitário Unieuro. UNIEURO, Brasília, n.17, 2016, p.205-226. Disponível em: <<https://revistahegemonia.emnuvens.com.br/hegemonia/article/view/155>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

OPERAÇÃO mira em quadrilha especializada no tráfico internacional de armas. **ISTOÉ DINHEIRO** [on-line], Estadão, 15 de março de 2022a. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/operacao-mira-em-quadrilha-especializada-no-trafico-internacional-de-armas/>>. Acesso em: 09 mai. 2022.

OPERAÇÃO Ágata Norte realiza a maior apreensão de minério ilegal no Brasil. Defesanet [on-line], 2022b. Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/fronteiras/noticia/44753/Operacao-Agata-Norte-realiza-a-maior-apreensao-de-minerio-ilegal-no-Brasil-/>>. Acesso em: 16 abr. 2022.

PEF - Plano Estratégico de Fronteiras. Defesanet [on-line], 2011a. Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/fronteiras/noticia/1365/PEF---Plano-Estrategico-de-Fronteiras-->>>. Acesso em: 13 jun. 2022.

PEF - Governo Federal lança plano para prevenir e enfrentar crimes nas fronteiras. Site Defesanet [on-line], 2011b. Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/fronteiras/noticia/1441/PEF---Governo-Federal-lanca-plano-para-prevenir-e-enfrentar-crimes-nas-fronteiras>>. Acesso em: 14 jun. 2022.

PEF - Apresentação de Resultados. Defesanet [on-line], 2012. Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/fronteiras/noticia/9059/PEF---Apresentacao-de-Resultados/>>. Acesso em: 14 jun. 2022.

PERFIL da Alemanha. Alemanha, 2018. Disponível em: <[https://www.tatsachen-ueber-deutschland.de/files/2020-11/tatsachen\\_2018\\_por.pdf](https://www.tatsachen-ueber-deutschland.de/files/2020-11/tatsachen_2018_por.pdf)>. Acesso em: 22 jun. 2022.

PF faz a maior apreensão de cocaína da história do RJ; 5 toneladas da droga estavam em contêineres no porto. **G1** [on-line], 06 de outubro, 2021a. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/10/06/cocaina-encontrada-em-caixas-de-sabao-e-a-maior-apreensao-na-historia-do-rj.ghtml>>. Acesso em: 10 mar. 2022.

PF conclui que navio grego foi responsável por derramar toneladas de óleo no litoral brasileiro. **G1** [on-line], 02 de dezembro de 2021b. Jornal Nacional. Disponível em: <<https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2021/12/02/pf-conclui-que-navio-grego-foi-responsavel-por-derramar-toneladas-de-oleo-no-litoral-brasileiro.ghtml>>. Acesso em: 22 mai. 2022.

PIEIDADE, J. Segurança marítima e os estudos de segurança. **Revisão da literatura. Relações Internacionais**, março de 2018. p. 11-24. Disponível em:

<[http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista\\_ri/pdf/ri57/RI57\\_art02\\_JP.pdf](http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art02_JP.pdf)>. Acesso em: 22 mai. 2022.

PIMENTEL, J. C. Piratas armados rendem tripulação e invadem navio de bandeira italiana na costa de SP, **G1** [*on-line*], 13 de agosto de 2018. Santos e região. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2018/08/13/piratas-armados-rendem-tripulacao-e-invadem-navio-de-bandeira-italiana-na-costa-de-sp.ghtml>>. Acesso em: 22 mai. 2022.

POLÍCIA Federal apreende 90 toneladas de cigarros em ação no porto de Salvador. **G1** [*on-line*], 16 de março de 2022. Bahia. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2022/03/16/policia-federal-apreende-90-toneladas-de-cigarro-em-acao-no-porto-de-salvador.ghtml>>. Acesso em: 02 abr. 2022.

PORTO de Fortaleza completa uma semana refém de ciberataque. Brasiline Tecnologia [*on-line*], 06 de novembro de 2019. Disponível em: <<https://brasiline.com.br/blog/porto-de-fortaleza-completa-uma-semana-refem-de-ciberataque/>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

PROGRAMA de Proteção Integrada de Fronteiras (PPIF). gov.br [*on-line*], Presidência da República, Gabinete de Segurança Institucional, 2019. Disponível em: <<https://www.gov.br/gsi/pt-br/assuntos/programa-de-protecao-integrada-de-fronteiras-ppif-1>>. Acesso em: 15 de abril 2022.

RAZA, S. **Cooperação Interagências:** Porque e como funciona um estudo de modelos organizacionais nas Relações Internacionais? BJIR, Marília, SP, 1ª ed., p.7-37, 2012. Disponível em: <<https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/bjir/article/view/1824>>. Acesso em: 08 jun. 2022.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL (RFB). Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil. gov.br [*on-line*], 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br/orgaos/secretaria-especial-da-receita-federal-do-brasil>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

RELATÓRIO Anual NTMAR/DISOP/CRD/CGPRE/DICOR/PF 2021. Polícia Federal do Brasil. Poder Executivo, Brasília, 2021.

RUSSIA Maritime Studies Institute. Maritime Doctrine of The Russian Federation. United States Naval War College [*on-line*], 2015. Disponível em: <[https://dnnlgwick.blob.core.windows.net/portals/0/NWCDepartments/Russia%20Maritime%20Studies%20Institute/Maritime%20Doctrine%20TransENGrus\\_FINAL.pdf?s](https://dnnlgwick.blob.core.windows.net/portals/0/NWCDepartments/Russia%20Maritime%20Studies%20Institute/Maritime%20Doctrine%20TransENGrus_FINAL.pdf?s)>

[r=b&si=DNNFileManagerPolicy&sig=fqZgUUVRVRRKmSFNMOj%2FNaRNawUoRdhvvpFJj7%2FpAkM%3D](https://www.gov.br/pt-br/assuntos/seguranca-cibernetica/seguranca-cibernetica-no-setor-maritimo-com-foco-na-imo-uma-nova-era-a-partir-de-janeiro-de-2021)>. Acesso em: 23 mar. 2022.

SALGADO, B.*et. al.* **Segurança Cibernética no Setor Marítimo com foco na IMO – uma nova era a partir de janeiro de 2021.** SegInfo - Portal, Podcast e Evento sobre Segurança da Informação, março de 2021. Disponível em: <<https://seginfo.com.br/2021/03/15/artigo-seguranca-cibernetica-no-setor-maritimo-com-foco-na-imo-uma-nova-era-a-partir-de-janeiro-de-2021/>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

SANTANA, W. **IBAMA tem apenas três barcos para fiscalizar todo o litoral brasileiro.** Pescamadora [on-line], 2015. Disponível em: <<https://www.pescamadora.com.br/2015/06/ibama-tem-apenas-tres-barcos-para-fiscalizar-todo-o-litoral-brasileiro/>>. Acesso em: 17 mai. 2022.

SECOM - TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU). **TCU avalia governança em ações de faixa de fronteira.** 2015. Disponível em: <<https://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/tcu-avalia-governanca-em-aco-es-de-faixa-de-fronteira.htm>>. Acesso em: 05 mai. 2022.

SILVA, D. C. P. *et al.* Derramamento de óleo no mar e implicações tóxicas da exposição aos compostos químicos do petróleo: Oil spill in the sea and toxic implications of exposure to petroleum chemical. **Revista Contexto & Saúde**, 21(44), dez. 2021. p. 332-344. Disponível em: <<https://doi.org/10.21527/2176-7114.2021.44.11470>>. Acesso em: 29 jul. 2022.

SILVA JÚNIOR, P. **Terrorismo Internacional: Ameaças para o Brasil: Cooperação interagências: diagnóstico e perspectivas no combate ao terrorismo.** Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/egn/ppgem/spp/biblio-mono-cpem-20>>. Acesso em: 22 abr. 2022.

SOUZA, D. R. O. de; GARCIA, S. Q. A Abordagem Interagência dos Sistemas Proteger e de Monitoramento das Fronteiras Terrestres (SISFRON). **Hegemonia** – Revista Eletrônica de Relações Internacionais do Centro Universitário Unieuro. Brasília, UNIEURO, n. 14, 2014. Disponível em: <<https://revistahegemonia.emnuvens.com.br/hegemonia/article/view/120>>. Acesso em: 12 mai. 2022.

SOUZA, J. **A Plataforma Continental “Estendida, Externa, Jurídica ou Legal” do Brasil à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** EPBR [on-line], Colunas e Opiniões, 2019. Disponível em: <<https://epbr.com.br/a-plataforma-continental-estendida->

externa-juridica-ou-legal-do-brasil-a-luz-da-convencao-das-nacoes-unidas-sobre-o-direito-do-mar/>. Acesso em: 10 mar. 2022.

SOUZA, C.; KARG, H. O Terrorismo Marítimo e a Aplicação da Lei Antiterrorismo. **Revista JurES**, vol. 10, nº 18, 2017. Disponível em: <<https://estacio.periodicoscientificos.com.br/index.php/juresvitoria/article/view/579/516>>. Acesso em: 15 mai. 2022.

SPELLER, I. **Understanding Naval Warfare**. 2ª ed. Routledge, 2019. Disponível em: <<https://dokumen.pub/understanding-naval-warfare-second-edition-9781351854252-1351854259.html>>. Acesso em: 22 mar. 2022.

STOWAWAYS in Brazil – Practical Guidance. PROINDE, 2020. Disponível em: <<https://proinde.com.br/wp-content/uploads/2020/10/PROINDE-Stowaways-in-Brazil-Practical-Guidance.pdf>>. Acesso em: 22 mai. 2022.

STURARI, R. **Política e Estratégia para quê?** Política e Estratégia. Sagres.org, s.d. Disponível em: <<http://www.sagres.org.br/artigos/polestrparaque.pdf>>. Acesso em: 28 mai. 2022.

SULLIVAN, D. **The 4 C'sFormula**. Strategic Coach, Incorporated, 2015. Disponível em: <<https://pardot-resources.s3.amazonaws.com/download/DanBook/4CsFormula/4CFormula.pdf>>. Acesso em: 20 mai. 2022.

THE MARITIME Safety and Security Centre. Maritime Safety and Security Centre of the Federal Government and The Coastal States [on-line], 2022. Disponível em: <[https://www.msz-cuxhaven.de/EN/Home/home\\_node.html](https://www.msz-cuxhaven.de/EN/Home/home_node.html)>. Acesso em: 20 jun. 2022.

THE UK National Strategy for Maritime Security. Command of Her Majesty, maio de 2014. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security>>. Acesso em: 23 mai. 2022.

TILL, G. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 4ª ed. Routledge, 2018.

TOMASULO JR., G. L. **Evolution of Interagency Cooperation in the United States Government: The Maritime Operational Threat Response Plan**. Tese (M.B.A. do

Massachusetts Institute of Technology), Sloan School of Management, 2010. Disponível em: <<https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/59157>>. Acesso em: 12 mai. 2022.

TRANSPORTE marítimo perfaz mais de 80% do comércio global. **ONU News** [on-line], 24 de setembro de 2020. Disponível em: <<https://news.un.org/pt/story/2020/09/1727312>>. Acesso em: 19 mai. 2022.

TROEDER, E. G. **Whole-of-Government Approach to Gray Zone Warfare**. US Army War College Press, 2019. Disponível em: <<https://press.armywarcollege.edu/monographs/937>>. Acesso em: 10 mar. 2022.

TUMA JÚNIOR, R. **Contrabando e Descaminho: Nova Lei, Nova Pena, Novos Crimes, mas os mesmos e velhos problemas**. Comunidade de Juristas de Língua Portuguesa [on-line], 16 de dezembro de 2014. Disponível em: <[http://www.cjlp.org/materia\\_contrabando\\_e\\_descaminho-Romeu\\_Tuma\\_Jr.html#:~:text=O%20legislador%20n%C3%A3o%20alterou%20a,de%20oito%20para%20doze%20anos](http://www.cjlp.org/materia_contrabando_e_descaminho-Romeu_Tuma_Jr.html#:~:text=O%20legislador%20n%C3%A3o%20alterou%20a,de%20oito%20para%20doze%20anos)>. Acesso em: 22 abr. 2022.

TZU, Sun. **A Arte da Guerra**. Cultura Brasil, Pará, 2010. Disponível em: <<https://www.baixelivros.com.br/literatura-estrangeira/a-arte-da-guerra>>. Acesso em: 25 jun. 2022.

UNITED NATIONS (UN). **Oceans and the law of the sea**. Report of the Secretary-General, UN General Assembly Document A/63/63. 2008. Disponível em: <[https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A\\_RES\\_63\\_111.pdf](https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_RES_63_111.pdf)>. Acesso em: 10 mai. 2022.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (UNDP). **Human Development Report 1994**. New York, Oxford University Press, 1994. Disponível em: <<https://hdr.undp.org/system/files/documents/hdr1994encompletenostatspdf.pdf>>. Acesso em: 29 mai. 2022.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (UNODC). **Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners**. Vienna, 2020. Disponível em: <<https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/manual-and-annexes.html>>. Acesso em: 18 mai. 2022.

UNITED states coast guard (U. S.). Department of Homeland Security, 2022. Disponível em: <<https://www.uscg.mil/>>. Acesso em: 18 mai. 2022.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). White House Office. **Maritime Security National Strategy**. EUA, setembro, 2005. Disponível em: <<https://www.hsdl.org/?abstract&did=456414>>. Acesso em: 26 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Protocols of 2005 to the Convention Concerning the Safety of Maritime Navigation and to the Protocol Concerning the Safety of Fixed Platforms on the Continental Shelf. Committee on Foreign Relations, setembro, 2008. Disponível em: <<https://www.congress.gov/110/crpt/erpt25/CRPT-110erpt25.pdf>>. Acesso em: 21 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Federal Emergency Management Agency (FEMA). **Joint Guide for Interagency Doctrine**. 2019. Disponível em: <[https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/Interorganizational Documents/jg\\_ia.pdf](https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/Interorganizational Documents/jg_ia.pdf)>. Acesso em: 10 jun. 2022.

VERDÉLIO, A. **Governo realiza fórum sobre proteção integrada de fronteiras**. Agência Brasil [on-line], 2021. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2021-06/governo-realiza-forum-sobre-protexao-integrada-de-fronteiras>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

VISACRO, A. **A guerra na era da informação**. São Paulo: Ed. Contexto, 2018. 224 p.

WARMINGTON, P. *et al.* **Interagency Collaboration: a review of the literature**. Reino Unido, University of Bath, 2004. Disponível em: <[http://www.bath.ac.uk/research/liw/resources/Microsoft%20Word%20-%20Interagency collaboration a review of the literature initial.pdf](http://www.bath.ac.uk/research/liw/resources/Microsoft%20Word%20-%20Interagency%20collaboration%20a%20review%20of%20the%20literature%20initial.pdf)>. Acesso em: 13 mai. 2022.

WEDIN, L. **Estratégias Marítimas no Séc. XXI**, a Contribuição do Almirante Cástex. Ed. Nuvis, 2015. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/wedin.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2022.

XIAOYAN, W. **China's "Sea Power Nation" Strategy**. Sewen, Institute for Security and Development Policy, 2014. Disponível em: <<https://isdpc.eu/content/uploads/images/stories/isdpc-main-pdf/2014-wu-chinas-sea-power-nation-strategy.pdf>>. Acesso em: 08 mai. 2022.

## APÊNDICE A

### QUADROS

QUADRO 1 - Quadro jurídico institucional dos atores da Segurança Marítima brasileira

ATOR	ATRIBUIÇÃO	VINCULAÇÃO	AMPARO JURÍDICO
<b>Marinha do Brasil</b>	Forças Armadas - Poder Naval Atribuições Subsidiárias- Combate a delitos transfronteiriços e ambientais	Ministério da Defesa	CRFB/88 Lei Complementar n° 97, de 09 de junho de 1999
<b>Polícia Federal</b>	Polícia Judiciária da União Polícia Marítima	Ministério da Justiça e Segurança Pública	CRFB/88
<b>Receita Federal</b>	Poder de Polícia Aduaneira	Ministério da Economia	Decreto n° 9.745, de 08 de abril de 2019
<b>Polícia Militar</b>	Polícia Administrativa Estadual Poder de Polícia Ambiental	Estados membros	art. 23 da CRFB/88, em combinação com o art. 6° da Lei n° 6.938, de 31 de agosto de 1981
<b>Polícia Civil</b>	Polícia Judiciária Estadual	Estados membros	Constituição Estadual
<b>IBAMA</b>	Poder de Polícia Ambiental	Ministério do Meio Ambiente	Lei n° 11.516, de 28 de agosto de 2007
<b>ICMBio</b>	Poder de Polícia Ambiental para a proteção das unidades de conservação instituídas pela União	Ministério do Meio Ambiente	Lei n° 11.516, de 28 de agosto de 2007
<b>Autoridade Portuária (Guarda Portuária)</b>	Poder de Polícia Portuária	Ministério da Infraestrutura	Lei n° 12.815, de 5 junho de 2013
<b>ANTAQ</b>	Poder de Polícia Administrativa	Ministério da Infraestrutura	Lei n° 10.233, de 05 de junho de 2001
<b>ANVISA</b>	Poder de Polícia Sanitária	Ministério da Saúde	Lei n° 9.782, de 26 de janeiro de 1999

Fonte: Elaboração própria, 2022.

QUADRO 2 - Quadro atual das ameaças transnacionais nas AJB

AMEAÇAS	ACORDOS INTERNACIONAIS	LEIS NACIONAIS	NOTÍCIAS DE RECENTE OCORRÊNCIA NAS AJB	CONEXÕES CRIMINOSAS IDENTIFICADAS
<b>Crime organizado</b>	Convenção de Palermo	Lei nº 12.850/2013	Sim	Interconectado
<b>Pirataria</b>	CNUDM/Convenção SUA/ISPS CODE	Não	Não	Terrorismo
<b>Roubo armado a embarcações</b>	Não	CPB, art. 261	Sim	Crimes aduaneiros e tráfico de drogas
<b>Tráfico de drogas</b>	CNUDM/Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas de 1988/Convenção SOLAS/ISPS-CODE	Lei nº 11.343/2006	Sim	Tráfico de armas, contrabando, terrorismo e roubo armado à embarcações
<b>Tráfico de pessoas</b>	Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional Relativo à Prevenção, Repressão e Punição do Tráfico de Pessoas, em Especial Mulheres e Crianças	Lei nº 13.344/2016	Sim	Terrorismo e crimes aduaneiros
<b>Migração ilegal</b>	Não	Lei nº 13.445/2017	Sim	Sem dados
<b>Contrabando</b>	Não	CPB, art. 334	Sim	Tráfico de drogas, tráfico de pessoas, roubo armado à embarcações
<b>Descaminho</b>	Não	CPB, art. 334-A	Sim	Sem dados
<b>Tráfico de armas</b>	Protocolo 2005 SUA/Protocolo de Genebra/Convenção sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção e Estocagem de Armas Bacteriológicas / Convenção Internacional sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção, Estocagem e Uso de Armas Químicas/ Tratado sobre a Não-Proliferação de Armas Nucleares	Lei nº 10.826/2003	Sim	Tráfico de drogas
<b>Crimes ambientais</b>	Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios - MARPOL 73/78	Lei nº 9.605/1998	Sim	Sem dados
<b>Crimes Cibernéticos</b>	não	Lei nº 12.737/2012	Sim	Terrorismo
<b>Terrorismo</b>	Convenção SOLAS/ISPS CODE/ Convenção SUA e Protocolo de 2005	Lei nº 13.260/2016	Não	Pirataria, tráfico de drogas, tráfico de

---

pessoas				
<b>Ameaças sanitárias</b>	Regulamento Sanitário Internacional(RSI)	CPB	Sim	Sem dados

---

Fonte: Elaboração própria, 2022.

QUADRO 3 - Quadro situacional da Segurança Marítima brasileira para o desenvolvimento de operações interagências

<b>SEGURANÇA MARÍTIMA</b>		
Multidimensional		
<b>ATORES – vide QUADRO 01</b>		
Marinha do Brasil, Polícia Federal, Receita Federal, Polícia Militar, Polícia Civil, IBAMA, ICMBio, Guarda Portuária, ANTAQ, ANVISA		
<b>TEATRO DE OPERAÇÕES</b>		
Águas Jurisdicionais Brasileiras		
<b>AMEAÇAS TRANSNACIONAIS – vide Quadro 02</b>		
Pirataria, roubo armado, tráfico de entorpecentes, tráfico de pessoas, migração ilegal, contrabando, descaminho, tráfico de armas, crimes ambientais		
<b>ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO</b>		
Operações Interagências		
<b>CONCEITO</b>		
Estratégia de atuação integrada de todo o governo. As estratégias se desenvolveram como resposta às novas ameaças internacionais surgidas no novo contexto de segurança mundial.		
<b>DESAFIOS</b>		
Diversidade de culturas organizacionais; problemas na comunicação entre pessoas e agências; problemas relacionados ao financiamento da operação.		
<b>FATORES POSITIVOS</b>		
Compreensão, Coordenação, Cooperação, Concessão, Consenso, Comunicação, Compromisso, Coragem, Capacidade, Confiança		
<b>EXEMPLOS NACIONAIS DE OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA</b>		
ComPAAz (Marinha do Brasil)	CONPORTOS (Polícia Federal)	Operações ÁGATA (PPIF/Ministério da Defesa)
<b>PERSPECTIVAS FUTURAS</b>		
Criação do Projeto VIGIA AZUL (PPIF/Ministério da Justiça e Segurança Pública)		
<b>MODELOS INTERNACIONAIS DE OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA</b>		
MSSC Alemanha	MOTR Estados Unidos	JMSC Reino Unido
<b>SUGESTÕES / OPORTUNIDADES</b>		
Elaboração de um Manual de Direito Penal Marítimo atualizado; Desenvolvimento de uma Doutrina Brasileira de Operações Interagências de Segurança Marítima.		

Fonte: Elaboração própria, 2022.