

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC GIACOMO CHINELLI

A ATUAÇÃO BRASILEIRA A FRENTE DA FTM-UNIFIL (2011-2021):
Conexões com o desenvolvimento das Operações de Segurança Marítima pela
Marinha do Brasil, a luz do pensamento de Geoffrey Till.

Rio de Janeiro

2023

CC GIACOMO CHINELLI

A ATUAÇÃO BRASILEIRA A FRENTE DA FTM-UNIFIL (2011-2021):
Conexões com o desenvolvimento das Operações de Segurança Marítima pela
Marinha do Brasil, a luz do pensamento de Geoffrey Till.

Dissertação apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para conclusão do
Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF ANSELMO.

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2023

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

AGRADECIMENTOS

Ao se aproximar a conclusão de mais uma longa singradura, cujas dificuldades e resultados vão muito além das páginas desta dissertação, é justo que eu agradeça aqueles que contribuíram para que eu pudesse chegar ao porto de destino, com o sentimento do dever cumprido.

Agradeço inicialmente à minha mãe, Dra. Eni Cezar, por todo o apoio e conforto que sempre tive e que foram fundamentais para o sucesso desta missão.

Aos amigos da turma C-EMOS 2023, o meu agradecimento pela camaradagem, pelo compartilhamento de conhecimentos e quaisquer bibliografias encontradas que pudessem ser úteis na confecção deste trabalho.

Ao CF Anselmo, agradeço pelas orientações sempre precisas e seguras, corrigindo o rumo sempre que necessário, e demandando o regime de máquinas adequado ao tempo de travessia.

Ao CC Fernando Dias, agradeço as prestimosas informações fornecidas para a concepção deste trabalho.

Por fim, agradeço a todos que de alguma forma contribuíram para que eu chegasse até aqui, e que torcem pelo sucesso dos próximos caminhos que a vida e a carreira me reservam.

RESUMO

O Brasil foi o primeiro país não pertencente à OTAN a comandar a FTM-UNIFIL. Após quase dez anos da participação brasileira na missão, enviando um Navio Capitânia para atuar no Oriente Médio, tão distante de seu território e em uma região de diversos conflitos históricos entre Líbano e Israel, esta dissertação tem como objetivo analisar a atuação da Marinha do Brasil a frente da Força-Tarefa e, com base nesse legado, encontrar as contribuições e semelhanças, para o comando e controle, nas Operações da Segurança Marítima na Amazônia Azul, tendo como fundamentação os conceitos e pensamentos do historiador britânico Geoffrey Till sobre o papel das marinhas no contexto global e a tarefa de Manutenção da Boa Ordem no Mar. Para tal, realizou-se uma pesquisa bibliográfica e documental e, através de um estudo analítico, ao término do trabalho é possível identificar os pontos de conexão entre as operações desenvolvidas na Área Marítima de Operações na costa libanesa e nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Palavras-chave: Amazônia Azul; FTM-UNIFIL; Geoffrey Till; Marinha do Brasil; Segurança Marítima.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Matriz de proteção marítima	49
Figura 2 – Os atributos do mar e as ameaças a boa ordem	49
Figura 3 – Área de Operações da UNIFIL com a <i>Blue Line</i>	50
Figura 4 – Área de Operações Marítimas da FTM-UNIFIL	
.....	50
Figura 5 – A Amazônia Azul	51

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB –	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMO –	Área de Operações Marítima (<i>Area of Maritime Operations</i> , em inglês)
AO –	Área de Operações
C2 –	Comando e Controle
CISMAR –	Centro Integrado de Segurança Marítima
ComDN –	Comandantes de Distritos Navais
ComFTM –	Comandante da FTM
COMPAAz –	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia
Azul	
CSM –	Consciência Situacional Marítima
CSNU –	Conselho de Segurança das Nações Unidas
EM –	Estado-Maior
END –	Estratégia Nacional de Defesa
EUA –	Estados Unidos da América
FTM –	Força-Tarefa Marítima
IDF –	Forças de Defesa de Israel (<i>Israel Defense Forces</i> , em inglês)
MB –	Marinha do Brasil
NM –	Navios Mercantes
OIM –	Operação de Interdição de Área Marítima
ONU –	Organização das Nações Unidas

OPORDER –	Ordem de Operações (<i>Operations Order</i> , em inglês)
OSM –	Operações de Segurança Marítima
OTAN –	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PEM 2040 –	Plano Estratégico da Marinha 2040
QG –	Quartel-General
SCUA –	Sistema de Consciência Situacional Unificada por Aquisição de
Informações Marítimas	
SisGAAz –	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SISTRAM –	Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo
STA –	Segurança do Tráfego Aquaviário
UNIFIL –	Força Interina das Nações Unidas no Líbano (<i>United Nations</i>
	<i>Interim Force in Lebanon</i> , em inglês)

SUMÁRIO

1

INTRODUÇÃO.....1

0

2 O PENSAMENTO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA DE GEOFFREY TILL.....12

2.1 Segurança

Marítima12

2.1.1 As vertentes *safety* e *security*.....14

2.1.2 A boa ordem no mar e a segurança marítima.....14

2.1.3 Enumerando as ameaças à segurança marítima.....15

2.2 Mantendo a Boa Ordem do Mar.....17

2.2.1 A conscientização do domínio marítimo.....17

2.3 Conclusões

Parciais18

3 A PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA NA FTM-UNIFIL.....20

3.1 O estabelecimento da UNIFIL.....20

3.2 Uma nova crise acontece.....21

3.3 A Força-Tarefa Marítima – os Marinheiros da Paz22

3.4	O Brasil no comando da FTM-UNIFIL.....	23
3.4.1	Missão e Tarefas da FTM-UNIFIL.....	24
3.4.2	Ritmo de Batalha – o Comando e Controle da Força.....	24
3.5	Conclusões Parciais	27
4	A SEGURANÇA MARÍTIMA NA MARINHA DO BRASIL.....	29
4.1	A Consciência Situacional Marítima brasileira.....	29
4.2	O monitoramento do ambiente marítimo e o fluxo de informações.....	30
4.3	O enfrentamento dos desafios enumerados por Geoffrey Till.....	32
4.3.1	A atuação na vertente <i>security</i>	33
4.3.2	A atuação na vertente <i>safety</i>	34
4.4	Conclusões Parciais	37
5	CONCLUSÃO.....	38
	REFERÊNCIAS	4
1		
	APÊNDICES.....	44

ANEXOS	4
9	

1 INTRODUÇÃO

A participação do Brasil em missões de paz não é algo recente. Desde 1947, o país tem enviado forças militares e civis para mais de cinquenta operações em diferentes contextos de crise, representando uma presença em mais de 70% das iniciativas conduzidas pela Organização das Nações Unidas (ONU) ao longo desse período (HAMANN, 2016).

Nesse cenário, é importante salientar o notável aumento dos contingentes brasileiros envolvidos em operações da ONU durante os anos 2000. Isso foi evidenciado na Missão das Nações Unidas de Apoio ao Timor Leste e na Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti. Além disso, houve uma diversificação nas formas de contribuição, ultrapassando o envio tradicional de tropas e incorporando forças navais, como no exemplo da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL, *United Nations Interim Force In Lebanon*, em inglês). Em 2011, o Brasil ao assumir o comando da Força-Tarefa Marítima (FTM) da UNIFIL, tornou-se o primeiro país fora da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) a alcançar essa posição. O Brasil manteve essa liderança por quase uma década, permanecendo à frente da única força naval em uma Operação de Paz em curso até o momento.

Em entrevista ao Jornal Estadão, o Contra-Almirante (RM1) Eduardo Augusto Wieland, penúltimo almirante brasileiro a desempenhar o cargo de Comandante da FTM (ComFTM), destaca que a participação do Brasil na UNIFIL esteve em consonância com a Estratégia Nacional de Defesa (END), possibilitando uma maior projeção e reconhecimento internacional do país, ao reiterar o firme compromisso brasileiro com a promoção da paz entre as nações. Além disso, essa atuação permitiu à Marinha demonstrar suas habilidades profissionais, capacidade de liderança e coordenação diante de outras forças internacionais, bem como adquirir novos conhecimentos operacionais e táticos.

Diante disso, teremos como o objetivo desta dissertação, analisar as similaridades e contribuições obtidas pela Marinha do Brasil (MB) no comando da FTM-UNIFIL, no tocante ao Comando e Controle (C2) nas Operações de Segurança Marítima (OSM), à luz dos pensamentos de Geoffrey Till (1945-).

O britânico Geoffrey Till é historiador e professor de estudos estratégicos no *King's College London*, e tem se destacado como um dos principais autores de estudos sobre o uso do mar, políticas e estratégias marítimas e navais. Dessa maneira, os conceitos expostos em

sua obra, podem nos proporcionar um arcabouço que servirá como alicerce as comparações a serem feitas entre as atividades desempenhadas pela FTM-UNIFIL e a MB

Para a consecução do nosso objetivo, realizaremos um estudo sintético, buscando estabelecer as semelhanças e contribuições entre a Operação de Interdição de Área Marítima (OIM) realizada pela FTM-UNIFIL e as atividades desempenhadas atualmente pela MB nas tarefas de C2. Para tal, organizaremos o estudo ao longo de 4 capítulos, além desta introdução, conforme descrito a seguir.

No capítulo 2, buscaremos esclarecer alguns dos conceitos e aspectos básicos do pensamento de Geoffrey Till sobre a segurança marítima e o papel das marinhas no contexto do mundo globalizado para a manutenção da boa ordem no mar, que propiciarão a base teórica para o desenvolvimento da pesquisa.

Em seguida, abordaremos, ao longo do capítulo 3, como foi o processo de concepção, fatores condicionantes e como foram os principais aspectos operativos da FTM-UNIFIL entre os anos de 2011 e 2021, enquanto esteve sob comando brasileiro.

No capítulo 4, serão analisadas uma série de reflexões a respeito do desenvolvimento da segurança marítima na MB, com o propósito de enfatizar as correspondências e impactos decorrentes da participação brasileira na FTM-UNIFIL. A fim de fundamentar nossa análise, utilizaremos a obra de Geoffrey Till como referência.

Por fim, no capítulo 5, apresentaremos algumas conclusões sobre o assunto, com base nas perspectivas teóricas, sobre a condução das OSM no âmbito da MB e como a participação na FTM-UNIFIL se assemelha e contribuiu para tal.

2 O PENSAMENTO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA DE GEOFFREY TILL

Antes de nos debruçarmos sobre os aspectos da atuação brasileira à frente da FTM-UNIFIL e suas similaridades e contribuições para o C2 das OSM na Marinha, é fundamental que possamos compreender, de forma clara, a visão de Geoffrey Till sobre a Segurança Marítima. Essa perspectiva contribuirá para a elucidação dos conceitos e teorias apresentadas posteriormente.

Para tal, este capítulo está estruturado em três seções. A primeira, dividida em três subseções, traz a complexidade atual em definirmos o que é Segurança Marítima; a segunda, aborda o desafio da manutenção da boa ordem do mar; e a terceira seção expõe algumas conclusões parciais.

2.1 Segurança Marítima

Para proteger os interesses relativos ao mar de um Estado, é essencial uma defesa marítima abrangente e flexível, que priorize a interoperabilidade entre as Forças Armadas e outras agências governamentais com competência no mar. Isso garantirá uma abordagem ampla e colaborativa para a salvaguarda desses interesses, contribuindo para uma Consciência Situacional Marítima (CSM) elevada.

De acordo com Klein (2011), o conceito de segurança marítima pode ser interpretado de maneiras diferentes, dependendo de quem o utiliza e em que contexto. Com o aumento crescente de interesses relacionados ao assunto, as perspectivas de defesa na segurança marítima abrangem um leque mais amplo de ameaças do que as ideias tradicionais de poder marítimo.

Basil Germond (2015) afirma que o número de menções ao termo segurança marítima em publicações acadêmicas aumentou de forma constante entre 2002 e 2014. Esse crescente interesse pode ser atribuído a três eventos principais: ações contra os Estados Unidos da América (EUA) de 11 de setembro de 2001, os ataques terroristas a navios com grande visibilidade e o aumento dos casos de pirataria no Estreito de Malaca.

De acordo com Till (2018), atualmente existe uma tendência na sociedade, a qual as pessoas preferem dizer coisas diferentes com os rótulos que mais lhes agradam quando se referem as atividades relacionadas ao mar. Ele acrescenta que, ao introduzir novos termos temporariamente em voga ao debate, os autores contribuem para a confusão e obscurecimento do assunto. Um exemplo contemporâneo disso é o atual apreço pela expressão Segurança Marítima, com letras maiúsculas em vez do antigo termo Boa Ordem no Mar.

Neste ínterim, o professor inglês afirma que o significado de segurança marítima ainda é objeto de controvérsia, assim como a questão da responsabilidade por sua garantia. Contudo, mesmo que fazendo algumas ressalvas¹, com o objetivo de evidenciar a pluralidade de agentes engajados na segurança marítima e a relevância da perspectiva sistêmica, Till (2018) utilizou a matriz (ANEXO A) idealizada por Christian Bueger².

Ademais, o professor explicita que:

[...] uma coisa é clara – a importância crítica de pensar em todos os elementos interligados nesta complexa colcha de retalhos marítima como um todo. A boa ordem no mar e a colaboração marítima internacional para lidar com as ameaças que enfrenta devem ser pensadas como um todo, de forma holística, porque tudo está conectado. O ponto serve como mais um lembrete do fato básico de que o mar está de fato todo unido. (TILL, 2018, tradução nossa)³.

Trazendo esta questão para a MB, o Plano Estratégico da Marinha 2040 (PEM 2040) adota o conceito amplo de segurança marítima, ou seja, considera os aspectos ligados à Segurança do Tráfego Aquaviário (STA) (*maritime safety*), principalmente nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), e a segurança nos mares (*maritime security*), com o emprego coercitivo do Poder Naval. Ou seja, destaca que na função de defesa desempenhada pelo Poder Marítimo⁴ estão presentes, além da defesa naval clássica contra ameaças estatais, as vertentes *safety* e *security* (BRASIL, 2020).

2.1.1 As vertentes *safety* e *security*

¹ Geoffrey Till demonstra ressalvas, exemplificando as conexões entre as mudanças climáticas e a segurança humana, bem como a relação entre o contrabando de armas e as questões de segurança nacional.

² Christian Bueger é Professor de Relações Internacionais no Departamento de Ciência Política da Universidade de Copenhague, especializado em segurança marítima e governança oceânica. Ele também é professor honorário da Universidade das Seychelles, pesquisador associado da Universidade de Stellenbosch e um dos diretores da rede *SafeSeas*.

³ No original: "... one thing at least is clear – the critical importance of thinking about all the interconnected elements in this complex maritime tapestry as a whole. Good order at sea and international maritime collaboration to deal with the threats it faces have to be thought of 'in the round', holistically, because everything is connected to everything else. The point serves as yet another reminder of the basic fact that the sea is indeed 'all joined up'."

⁴ O poder marítimo é uma manifestação da capacidade de ação das forças marítimas, que englobam todos os meios, tanto civis como militares, existentes e potenciais (WEDIN, 2015).

Conforme estabelece o PEM 2040, temos no primeiro cenário que *safety* pode ser entendido como quando a segurança é direcionada para garantir que o tráfego de embarcações seja realizado de acordo com as legislação e normas vigentes, por meio de inspeções e vistorias para prevenir a poluição hídrica, evitar acidentes e incidentes de navegação e incrementar a CSM.

Na vertente *security*, também conhecida como proteção marítima, o foco é no emprego coercitivo de forças navais em conjunto com outras agências governamentais em operações interagências para combater ilícitos como pirataria, roubo, sabotagem, contrabando, pesca ilegal, tráfico de drogas e de seres humanos.

Nesta dissertação, o termo segurança marítima é utilizado em seu sentido amplo, englobando tanto os conceitos de *safety* quanto de *security*. Caso seja necessário fazer alguma observação específica sobre um dos termos em questão, ela será devidamente destacada ao longo do trabalho.

2.1.2 A boa ordem no mar e a segurança marítima

Como primeira etapa na análise da tarefa de manter a boa ordem no mar, Till (2018) reforça a conexão direta entre o desenvolvimento dos Estados e os atributos do mar, destacando o uso como meio de transporte como o atributo mais intrinsecamente ligado à globalização. No entanto, ele propõe uma reorganização dos demais atributos do mar, passando a considerar cinco em vez dos quatro inicialmente apresentados. Estes são descritos como: fonte de recursos, meio de transporte, ambiente físico, área de soberania e meio de domínio.

Tais mudanças são justificadas principalmente devido aos avanços tecnológicos e científicos, bem como à necessidade dos Estados de afirmarem seus direitos de uso dos seus espaços marítimos (TILL, 2018).

Com essa nova abordagem, e considerando o aumento da importância das marinhas na execução da tarefa de manutenção da boa ordem no mar, o termo *maritime security* e a realização de *maritime security operations* em colaboração com outros entes governamentais e parceiros internacionais se tornam cada vez mais comuns (TILL, 2018).

A partir do contexto apresentado, é possível descrever as principais ameaças identificadas por Geoffrey Till, associando-as aos atributos marítimos correspondentes. Essa descrição ajudará a compreender posteriormente as medidas adotadas pelas marinhas e suas possíveis posições em consonância com os interesses de seus respectivos Estados.

2.1.3 Enumerando as ameaças à segurança marítima

A amplitude das ameaças à segurança marítima abrange desde aquelas que ocorrem próximas às costas dos Estados até as que se encontram em águas mais distantes. Till (2018) dispõe estas ameaças de acordo com os diferentes atributos do mar, como demonstrado na FIG. 2 do ANEXO A.

Quando consideramos o mar como fonte de recursos, destacam-se as atividades de pesca e de exploração de óleo e gás. Além disso, podemos acrescentar a questão do mar como um conjunto de fonte de dados, conforme o novo delineamento dos atributos proposto por Till.

Nesse contexto, a competição pelos recursos apresenta-se como a ameaça mais significativa à manutenção da boa ordem. Sendo mais específicos, podemos dizer que aqueles que são utilizados pela indústria de óleo e gás estão mais expostos a riscos, tanto no escopo das ameaças por forças navais tradicionais quanto por atos terroristas (TILL, 2018).

Finalizando as ameaças inerentes a esse atributo, é importante destacarmos que o mar é uma via crucial para a transmissão de dados, através de uma complexa malha de cabos de fibra ótica submersos, adicionando-se ao fato de o ambiente marinho vir sendo cada vez mais considerado um depósito da herança da humanidade (TILL, 2018).

Outro aspecto relevante é a existência de ameaças ao comércio marítimo relacionadas ao valor do mar como meio de transporte. Apesar da crescente atividade aérea e do avanço das tecnologias no ciberespaço, ainda é previsível que a via marítima seja, por muito tempo, a única opção viável para o transporte econômico de mercadorias⁵.

Neste contexto, é possível identificar as potenciais ameaças em duas vertentes distintas: pelo risco ao transporte marítimo em si ou pelas cargas transportadas, que podem representar uma ameaça à segurança ou uma forma ilegal de utilização do mar. Nesses

⁵ Informação dada por ocasião da palestra durante o I Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo na Escola de Guerra Naval pelo Professor Geoffrey Till. Disponível em: <https://revistadaegn.com.br/index.php/revistadaegn/issue/view/17/pdf_19>. Acesso em: 06 mai. 2023.

diferentes contextos, os principais fatores de risco incluem as guerras locais, o terrorismo, a pirataria e o tráfico de drogas, armas e pessoas (TILL, 2018).

Porém, embora possa representar uma ameaça real aos navios e outras atividades comerciais no mar, o número de ataques terroristas nesse ambiente é relativamente pequeno quando comparado às instalações em terra. Isso ocorre, principalmente, devido à maior complexidade envolvida em um ataque no ambiente marítimo, em comparação a possíveis ações contra terminais portuários ou até mesmo durante o transporte terrestre das mercadorias. Contudo, ameaça terrorista não pode ser descartada. (TILL, 2018).

No que tange à pirataria, em um mundo cada vez mais globalizado, esta assume uma perspectiva ainda mais complexa, refletindo as instabilidades locais dos Estados costeiros e contribuindo significativamente para o aumento desses problemas. Nos anos 2000, os ataques piratas se concentraram no Estreito de Malaca, mas posteriormente migraram para o Mar da Arábia, ao longo da costa da Somália, e mais recentemente, para o Golfo da Guiné, na costa oeste africana (TILL, 2018).

Till (2018) enfatiza que com o aumento dessa ameaça, várias marinhas estão empenhadas em garantir a proteção do tráfego nas regiões afetadas, utilizando navios, aeronaves de patrulha e helicópteros, realizando as chamadas OSM, coordenadas por organizações como a União Europeia e a OTAN. Como exemplo, podemos citar a Força-Tarefa Combinada 151, que é uma Força Naval marítima multinacional que realiza operações para dissuadir, interromper e reprimir a pirataria na região do Chifre da África.

Cabe destacar que, Till (2018) explica que não há consenso sobre o significado das OSM e cita como exemplo a definição dada pela Marinha do Reino Unido

Ações realizadas por unidades militares em parceria com outros departamentos governamentais, agências e parceiros internacionais no ambiente marítimo para combater atividades ilegais e apoiar a liberdade dos mares, a fim de proteger interesses nacionais e internacionais (Till, 2018, Tradução Nossa)⁶.

Ao tratarmos do transporte ilegal de cargas pelo mar, como armas, drogas ou mesmo o de migrantes, podemos identificar alguns pontos em comum: a necessidade de uma atuação eficaz da inteligência, a grande importância da colaboração internacional e a complexidade de lidar com questões legais. O combate a essas atividades ilícitas tornou-se ainda mais difícil com o crescente das capacidades de carga dos navios (TILL, 2018).

⁶ No original: *Actions performed by military units in partnership with other government departments, agencies and international partners in the maritime environment to counter illegal activity and support freedom of the seas, in order to protect national and international interests.*

Por fim, ao analisarmos o mar como um meio físico, somos diretamente confrontados com os riscos relacionados às questões ambientais e ao uso insustentável dos recursos dele advindos. Till (2018) argumenta que essas preocupações equivalem a um ataque indireto à prosperidade e estabilidade da sociedade internacional e de seus membros.

Após a análise inicial sobre a segurança marítima à luz do pensamento do Professor Till, passaremos a abordar na sequência as atividades relacionadas com a manutenção da boa ordem no mar.

2.2 Mantendo a Boa Ordem do Mar

Till (2018) enfatiza que as atividades desempenhadas pelas Marinhas, pelas Guardas Costeiras e por outras agências estatais têm contribuído cada vez mais para a manutenção da boa ordem no mar. Neste item, abordaremos os problemas e desafios enfrentados pelos Estados e como a conscientização do domínio marítimo torna-se imprescindível para o cumprimento desta tarefa.

Neste íterim, trataremos sobre o conceito da conscientização do domínio marítimo, a sua importância para o pleno desenvolvimento dos Estados e o papel das marinhas neste contexto.

2.2.1 A conscientização do domínio marítimo

A boa ordem no mar requer uma conscientização do domínio marítimo, política efetiva e governança integrada envolvendo o nível estratégico, operacional e tático. Todos os três requisitos têm a participação direta das marinhas e as ajudarão a solucionar os atuais e futuros desafios (TILL, 2018).

Com relação à conscientização do domínio marítimo, esta é crucial em todos os níveis. No mais alto nível estratégico, reconhece-se que o conhecimento sobre os oceanos é fundamental para entender tanto o passado quanto o futuro. Isso inclui o reconhecimento da importância dos oceanos para o clima e o meio ambiente do mundo. As marinhas têm um

papel fundamental na promoção da conscientização marítima, uma vez que estão inevitavelmente envolvidas na pesquisa científica, têm ligações institucionais com governos nacionais e operam em parceria com administrações em regionais ou até mesmo global (TILL, 2018).

Till (2018) ainda frisa que, no que diz respeito à conscientização do domínio marítimo em níveis operacional e tático, é crucial manter um monitoramento constante das águas para atividades de inteligência. Isso permite uma identificação mais eficiente de atos ilícitos e a adoção de ações preventivas para antecipar possíveis ameaças.

Neste trabalho, consideraremos que a expressão conscientização do domínio marítimo, usada pelo teórico inglês, tem equivalência com o termo CSM utilizado pela MB.

2.3 Conclusões parciais

Conforme vimos, Geoffrey Till oferece uma perspectiva abrangente e contemporânea sobre a segurança marítima, reconhecendo a evolução do conceito e a ampliação das ameaças enfrentadas. Ele destaca a importância da defesa marítima abrangente e flexível, que envolve a interoperabilidade entre as Forças Armadas e outras agências governamentais. Essa abordagem colaborativa é fundamental para salvaguardar os interesses marítimos de um Estado e alcançar uma CSM elevada.

Além disso, Till identifica diferentes ameaças à segurança marítima, associando-as aos atributos marítimos correspondentes. Ele enfatiza a competição pelos recursos como uma das principais ameaças à manutenção da boa ordem no mar e destaca as ameaças ao comércio marítimo relacionadas ao atributo meio de transporte.

Por fim, vimos que Till aborda a relevância da conscientização do domínio marítimo para a boa ordem no mar, destacando a necessidade de política efetiva e governança integrada em todos os níveis, destacando o papel das marinhas como integradoras e promotoras desta virtude.

No próximo capítulo, abordaremos o período em que a FTM-UNIFIL permaneceu sob comando brasileiro, explicando como foi a sua atuação, a condução das operações no mar e alguns aspectos de C2 da missão.

3 A PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA NA FTM-UNIFIL

Durante a primeira metade do século XX, a região do Oriente Médio foi marcada por intensos conflitos e mudanças políticas significativas, incluindo as relações entre Israel e o Líbano.

Após compreender os fundamentos dos pensamentos de Geoffrey Till sobre a segurança marítima, expõe-se, a seguir, como foi o processo de concepção e como foram os principais aspectos operativos da FTM-UNIFIL, enquanto esteve sob comando brasileiro.

Para tal, este capítulo está estruturado em cinco seções. A primeira trata do estabelecimento da UNIFIL; a segunda, aborda a crise de 2006 e participação do Hezbollah como ator relevante; a terceira seção traz os efeitos condicionantes para a criação da FTM-UNIFIL; a quarta seção, subdividida em duas subseções, estuda como foi a atuação da Força-Tarefa entre os anos de 2011 e 2021; e a quinta seção traz algumas conclusões parciais.

3.1 O estabelecimento da UNIFIL

A UNIFIL foi estabelecida em 19 de março de 1978 pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), através da resolução 425, em resposta ao pedido do governo libanês. Kerr (2015) explica que o seu objetivo principal era verificar a retirada das tropas de Israel do território libanês, garantir a paz e a segurança internacional, e auxiliar o governo local na restauração da autoridade. Além disso, a missão da UNIFIL incluía apoiar o governo libanês na restauração de sua autoridade nas áreas afetadas pelo conflito.

Ao longo dos anos, a UNIFIL teve seu mandato renovado diversas vezes e enfrentou desafios significativos na busca por estabilidade e paz duradoura na região. Embora tenha contribuído para a redução das hostilidades e para a manutenção de um ambiente mais seguro, a situação continua complexa, com a presença de grupos militantes e tensões entre as partes envolvidas.

3.2 Uma nova crise acontece

Após dois períodos de conflito mais intenso, em 1993 e 1996, Israel anunciou em abril de 2000 sua intenção de se retirar definitivamente do Líbano. Desta vez, a retirada das tropas israelenses ocorreu efetivamente, permitindo que a UNIFIL concluísse a demarcação de uma "linha de retirada" - a *Blue Line* - em junho de 2000. Embora haja algumas pequenas ressalvas, o traçado da linha foi aceito pelos dois Estados (MARTINS, 2016). A FIG. 3 (ANEXO A) destaca a região da Área de Operações (AO) da UNIFIL e o traçado da *Blue Line*.

Com o objetivo de preservar a paz e a segurança da região, a UNIFIL continuava empenhada em manter o cessar-fogo ao longo da *Blue Line*, utilizando observação de posições fixas e patrulhas para inibir violações e prevenir a escalada de incidentes, uma vez que as forças libanesas não possuíam capacidade para assumir essa responsabilidade (UN, 2023a).

Em 12 de julho de 2006, surgiram novas hostilidades na fronteira entre Israel e Líbano quando o Hezbollah⁷ lançou vários foguetes a partir do território libanês em direção às posições das Forças de Defesa Israelenses (IDF – *Israel Defense Forces*, em inglês) próximas à costa e na região da cidade israelense de Zarit. Ao mesmo tempo, combatentes do Hezbollah cruzaram a *Blue Line* em direção a Israel, atacaram uma patrulha israelense, capturaram dois soldados, mataram outros três e feriram dois adicionais (UN, 2023a).

Após o ataque, ocorreu um intenso confronto entre o Hezbollah e a IDF. O Hezbollah atacou as posições das IDF e as cidades israelenses ao sul da fronteira. Israel retaliou com ataques terrestres, aéreos e marítimos. Além dos ataques aéreos às posições do Hezbollah, as IDF também visaram várias estradas e pontes no sul do Líbano, tanto dentro quanto fora da AO da UNIFIL (UN, 2023a). A resposta de Israel foi rápida, bem coordenada e devastadora. Durante os 34 dias de conflito, os bombardeios aéreos e terrestres, a restrição do espaço aéreo e o bloqueio naval resultaram na destruição ou incapacidade da infraestrutura libanesa (KHADEM, 2007 apud OLIVEIRA, 2022).

⁷ O grupo Hezbollah, que significa "Partido de Deus", em árabe, de corrente islâmica xiita, surgiu como resistência à segunda invasão israelense em 1982 e declarou sua existência política em 1985 (JAMAIL, 2006 apud MARTINS, 2016).

Com a alegação de evitar a entrada de armamentos destinados ao Hezbollah, navios das IDF impuseram uma operação de bloqueio⁸ aos portos libaneses. Esta operação de caráter naval, resultou na interrupção total do tráfego marítimo para o Líbano, acarretando uma severa restrição econômica ao país, uma vez que ele depende muito do transporte marítimo para o comércio exterior (OLIVEIRA, 2022).

Diante dessa situação, com o temor de que a gravidade das hostilidades se transformasse em um conflito de proporções ainda maiores, que já havia causado a morte de mais de 1200 pessoas e gerado mais de um milhão de refugiados, o CSNU, após intensas negociações com as autoridades israelenses e libanesas, aprovou em 11 de agosto de 2006 a Resolução 1701. Essa resolução exigia a cessação total das hostilidades, incluindo o fim imediato de todos os ataques do Hezbollah e das operações militares de Israel contra o território libanês (UN, 2022a).

A Resolução 1701 (2006), que continua a orientar as ações da UNIFIL até os dias atuais, tem como propósito principal evitar a entrada de material militar não autorizado no Líbano, impedindo assim o fortalecimento do poderio militar do Hezbollah e prevenindo novos ataques ao território israelense. Esta Resolução, também estabeleceu a FTM da UNIFIL como seu componente naval, com duas principais tarefas: impedir a entrada não autorizada de armamentos ou materiais correlatos no território libanês por via marítima e apoiar o treinamento da Marinha Libanesa (LAF-Navy)⁹ para que possa, no futuro, desempenhar essa tarefa de forma independente, garantindo assim a soberania das águas jurisdicionais libanesas.

3.3 A Força-Tarefa Marítima – os Marinheiros da Paz

Ao enviar uma carta ao Secretário-Geral da ONU, o Primeiro-Ministro libanês Fouad Siniora solicitou o estabelecimento de uma força naval de paz, para que o objetivo da Resolução 1701 fosse plenamente atendido. Surpreendentemente, Israel concordou com o

⁸ De acordo com a Doutrina Militar Naval (EMA-305) a operação de bloqueio “tem por finalidade evitar que navios de todos os Estados, inimigos e neutros, entrem ou saiam de específicos portos e áreas costeiras pertencentes, ocupadas, ou sob controle de um Estado inimigo”.

⁹ LAF-NAVY, *Lebanese Armed Forces - Navy*, em inglês. Parcela das Forças Armadas libanesas que representa a sua Marinha.

atendimento dessa solicitação pela ONU. A continuidade da operação de bloqueio pela IDF representaria um risco maior de mortes, perdas ou neutralização de seus navios (KHADEM, 2007 apud OLIVEIRA, 2022).

A FTM-UNIFIL é a primeira e única, até o momento, Força-Tarefa Naval a participar de uma missão de manutenção da paz das Nações Unidas. O envio da FTM após o conflito de julho-agosto de 2006 foi um marco que levou Israel a suspender seu o bloqueio da costa libanesa. A Alemanha foi o primeiro país a comandar a FTM, sendo sucedida pela Força Marítima Europeia (EUROMARFOR)¹⁰, em fevereiro de 2008. (UN, 2023b).

A EUROMARFOR permaneceu no comando por um ano, sendo sucedida posteriormente por Bélgica, Itália e Alemanha. Em 24 de fevereiro de 2011, o Brasil assumiu o comando da FTM-UNIFIL, tornando-se naquele momento, o primeiro país não pertencente à OTAN a assumir essa relevante posição (UN, 2023b).

3.4 O Brasil no comando da FTM-UNIFIL

O Brasil permaneceu no comando da FTM-UNIFIL entre fevereiro de 2011 e janeiro de 2021, totalizando vinte contingentes enviados para exercer funções no Estado-Maior (EM) e dezessete comissões para o seis navios que participaram da missão. Durante este período da MB, a média do componente brasileiro mobilizado para a UNIFIL consistia em um navio atuando como Navio Capitânia do ComFTM, com cerca de 250 militares, além de 13 militares pertencentes ao EM da FTM e 3 militares pertencentes ao EM da UNIFIL (OLIVEIRA, 2022).

Para Nunes e Souza (2021), durante os aproximadamente dez anos à frente da FTM, os efetivos desdobrados para a AO tiveram a oportunidade de participar da única operação de paz naval da ONU, envolvendo múltiplas nacionalidades e formando um grupo distinto de mantenedores da paz. A possibilidade de trabalhar em conjunto com outras Marinhas permitiu um significativo aprimoramento nas capacidades dos militares da MB.

3.4.1 Missão e Tarefas da FTM-UNIFIL

¹⁰ A Força Marítima Europeia (EUROMARFOR) é uma força militar multinacional não-permanente que possui a capacidade de realizar operações aéreas, navais e anfíbias. Disponível em: <<https://www.euromarfor.org/overview/1>>. Acesso em 06 jun. 2023

Kerr (2015) destaca que a Ordem de Operações (OPORDER – *Operations Order*, em inglês) inicial estabelecia, e estabelece até hoje, duas principais tarefas a serem desenvolvidas pela FTM:

- a) Monitorar e manter uma alta consciência situacional na Área de Operações Marítima (AMO – *Area of Maritime Operations*, em inglês), a fim de contribuir para a prevenção da entrada ilegal de armas e/ou materiais relacionados no Líbano, mediante solicitação expressa do governo libanês; e
- b) Apoiar os esforços do Líbano para capacitar suas forças armadas a desempenhar tarefas relacionadas ao exercício da soberania em suas águas jurisdicionais, nas quais a UNIFIL está envolvida.

Foi com este escopo que o Brasil assumiu o comando em 2011. Contudo, com o passar dos anos e com a evolução das atividades desempenhadas, duas outras tarefas foram atribuídas à FTM (UN, 2023b):

- a) Realizar vigilância aérea sobre territórios marítimos e terrestres em apoio às autoridades libanesas; e
- b) Conduzir operações de busca e salvamento em estreita coordenação com a LAF-Navy.

3.4.2 Ritmo de Batalha – o Comando e Controle da Força

Antes de darmos continuidade ao exposto na subseção anterior, é importante definir o conceito de Comando e Controle. O C2 engloba a ciência e a arte relacionadas ao funcionamento de uma cadeia de comando. Ele abrange três componentes essenciais e interdependentes (BRASIL, 2015):

- a) Autoridade legitimamente investida, responsável por tomar decisões que concretizam o exercício do comando, e que recebe as informações necessárias para o controle;
- b) Processo decisório baseado em um arcabouço doutrinário, que possibilita a formulação de ordens e estabelece o fluxo de informações necessário para sua execução; e
- c) Estrutura que engloba pessoal, instalações, equipamentos e tecnologias indispensáveis para o desempenho das atividades de comando e controle.

Com relação ao arcabouço doutrinário citado, cabe fazer um esclarecimento. Quando um país, a pedido da ONU, aceita voluntariamente participar de uma missão de manutenção da paz, alguns documentos normativos são firmados para que essa parceria funcione adequadamente. Dentre eles, temos o Memorando de Entendimentos, o qual tem como foco as questões relativas aos aspectos administrativos, logísticos e financeiro da relação entre esses atores (REBELO, 2009).

Com base nas condições acertadas nestes memorandos entre a ONU e os países contribuintes, somadas as diretrizes emitidas pela OPORDER da UNIFIL e em conjunto com os documentos contendo orientações operacionais transmitidas pelo ComFTM, é que era formada a base doutrinária da Força-Tarefa, com o estabelecimento de procedimentos padronizados. A coleção destes documentos normativos era comumente conhecido como *Rosetta Stone*¹¹ (DIAS, 2023).

Neste íterim, Wieland explica que, no cumprimento da missão, a FTM realiza uma gama variada de atividades correlacionas às operações de Segurança Marítima:

Um dos chamados pilares da missão é a condução de operações de interdição marítima, que podem ser definidas como o conjunto de esforços para monitorar, interrogar, interceptar e, se necessário, abordar tráfego marítimo em uma área definida, para verificar, redirecionar, apreender suas cargas ou apresar embarcações, na aplicação de sanções, como aquelas em apoio às resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas e/ou para prevenir o transporte de itens restritos (WIELAND, 2020).

Para cumprir as tarefas mencionadas, a FTM desempenha suas atividades na AMO, que abrange toda a costa do Líbano e se estende até uma distância máxima de 48 milhas náuticas de terra (FIG. 4 ANEXO A). Uma parte da AMO está localizada em águas internacionais, onde não existem restrições ao tráfego marítimo, inclusive navios de guerra de outros países (LANCELOTTI, 2019).

Durante o período em que o Brasil esteve no comando da Força, com a finalidade de cumprir suas tarefas, a FTM possuiu em média de 5 a 7 navios divididos em três grupos tarefas, sendo que o desejável era que sempre três deles se revezassem em patrulha na AMO ininterruptamente, mantendo seu monitoramento, cobrindo todo litoral e os principais portos do país (DIAS, 2023).

¹¹ Encontrada no Egito pelas forças conquistadoras de Napoleão, a Pedra de Roseta é uma placa de aparência simples, porém foi a chave para decifrar os hieróglifos egípcios. Disponível em: <<https://www.nationalgeographicbrasil.com/historia/2021/07/como-a-pedra-de-roseta-ajudou-a-desvendar-os-segredos-de-antigas-civilizacoes>>. Acesso em: 19 jul. 2023

Dias (2023) discorre sobre a organização dos navios no mar. A disposição das unidades nas zonas da AMO era feita pelo EM da FTM, cabendo à Seção de Planejamento (*Branch N5*) e a Seção de Operações (*Branch N3*) a confecção dos principais documentos operativos. Contudo, todas as seções do EM contribuíam com subsídios e informações.

É importante notar que, pelo viés do C2, o ComFTM possuía uma flexibilidade notável. Detentor das informações sobre o tráfego marítimo previsto e responsável pela alocação dos meios nas zonas de patrulha da AMO, ele poderia realocar uma unidade com maior capacidade de detecção radar nas proximidades do porto libanês com maior movimento. No caso de uma operação de busca e salvamento, quando um navio ficaria exclusivamente dedicado a esta cena de ação específica, o ComFTM poderia determinar que uma outra unidade acumulasse a responsabilidade por monitorar duas zonas de patrulha.

No período abordado neste trabalho, o EM da FTM atuou de forma híbrida, com parte dos seus componentes embarcados no Navio Capitânia, juntamente com o ComFTM, e uma outra parte no Quartel-General (QG) da UNIFIL em Naqoura, na fronteira entre o Líbano e Israel. Dias (2023) destaca que o componente embarcado provia um fator determinante o qual era o acompanhamento em tempo real do quadro tático, o que facilitava o C2 da missão.

Quanto ao C2, cabe ressaltar que este era feito de forma contínua e ininterrupta, onde todos os membros da EM prestavam assessoramento no nível tático quanto as atividades de Interdição de Área Marítima desempenhadas pela Força (DIAS, 2023).

Além das informações recebidas dos navios quanto ao tráfego marítimo e classificação dos contatos, eram utilizadas as informações fornecidas pela Seção de Inteligência (*Branch N2*), pelo Centro de Operações Navais¹² da UNIFIL (NOC – *Naval Operations Center*, em inglês), dos sistemas de monitoramento da MB e sítios da internet de fonte aberta que fazem o acompanhamento de navios por todo o mundo, como o *Marine Traffic*. O conjunto destas informações recebidas, o acompanhamento em tempo real das atividades do mar propiciavam um C2 efetivo e eficaz, o qual mostrou-se imprescindível em diversas ocasiões (DIAS, 2023).

¹² O NOC é um escritório que conta com militares representantes dos países componentes da FTM, sendo subordinado ao Assessor para Assuntos Marítimos da Comandante Geral da UNIFIL. Este escritório serve inclusive como ponto de concentração de informações advindas dos diversos setores da missão, da própria FTM e da LAF-Navy.

A compilação do quadro tático aéreo era mais uma atividade que demandava uma coordenação acurada entre os meios navais e o EM da FTM. Segundo Dias (2023), cabia aos navios em patrulha na AMO reportarem os contatos aéreos obtidos à uma unidade previamente designada. Ao final do dia, esta unidade produzia um documento com ilustrações gráficas contendo as derrotas percorridas pela aeronaves e o tempo decorrido para tal. Através do NOC, este documento era remetido ao QG da UNIFIL, servindo como base para um levantamento estatístico de atividades áreas¹³ na AO, bem como obter um estudo sobre o perfil de voo destas aeronaves.

3.5 Conclusões Parciais

Neste capítulo, pudemos verificar os fatores motivadores para o estabelecimento da FTM-UNIFIL e ainda os principais aspectos sobre a sua atuação e organização no nível tático e operacional enquanto a Força-Tarefa esteve sob comando brasileiro.

A FTM ao possuir um C2 coeso e eficiente, conseguiu em episódios destacados cumprir de forma eficiente suas tarefas atribuídas. Em 2018, a FTM conduziu o resgate de 31 pessoas que estavam em uma embarcação sem combustível, localizada a cerca de 41 milhas náuticas de Beirute¹⁴. Este evento demonstra o êxito da Força-Tarefa em conduzir operações de busca e salvamento, em estreita coordenação com a LAF-Navy, conforme previsto.

Cabe também destacar, o acompanhamento dos navios na AMO de forma contínua por meio das informações fornecidas pelos navios, em conjunto com a informações dos navios esperados, repassadas pela Seção de Inteligência, os quais contribuíam de forma significativa para a manutenção da CSM no âmbito da FTM e facilitavam o C2.

Por fim, temos que a compilação das atividades aéreas necessitava de uma boa sinergia entre os navios e EM da FTM-UNIFIL, com um fluxo de informações eficiente, para que pudesse contribuir satisfatoriamente com a tarefa de realizar vigilância aérea sobre territórios marítimos e terrestres, em apoio às autoridades libanesas.

¹³ No âmbito da FTM-UNIFIL, eram consideradas atividades aéreas as que envolvessem sobrevoo na Área de Operações e não correlacionadas com voos comerciais, aeronaves da UNIFIL ou aeronaves orgânicas da Força (DIAS, 2023).

¹⁴ Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/centrais-de-conteudo/noticias/ultimas-noticias/unifil-so-corre-barco-com-refugiados-sirios-na-costa-do-libano>>. Acesso em: 09 jun. 2023.

No próximo capítulo, abordaremos aspectos sobre a segurança marítima na MB, visando correlacionar e elucidar similaridades e contribuições advindas da participação brasileira na FTM-UNIFIL, com base nos escritos de Geoffrey Till.

4 A SEGURANÇA MARÍTIMA NA MARINHA DO BRASIL

A vocação marítima brasileira, de acordo com a Política Nacional de Defesa (PND), encontra sua justificativa em três fundamentos principais: o vasto litoral do país, a magnitude do comércio exterior que por ele transita, e a importância estratégica do Atlântico Sul. Essa região abriga a chamada Amazônia Azul¹⁵ (FIG. 5 ANEXO A), um ecossistema de vital relevância para o país, pois apresenta um elevado potencial de recursos vivos e não vivos, incluindo as maiores reservas de petróleo e gás do Brasil (BRASIL, 2016a).

Neste capítulo abordaremos algumas considerações sobre o desenvolvimento da segurança marítima na MB, com o objetivo de destacar as similaridades e contribuições resultantes da participação do Brasil na FTM-UNIFIL. Para embasar nossa análise, faremos referência aos escritos de Geoffrey Till, especialista no assunto, constantes do capítulo 2.

Para tal, este capítulo está estruturado em quatro seções. A primeira traz alguns aspectos sobre a CSM no Brasil; a segunda aborda o monitoramento do ambiente marítimo e o fluxo de informações; a terceira, dividida em duas subseções, trata sobre enfrentamento dos desafios enumerados por Geoffrey Till nas vertentes *safety* e *security* e a quarta seção traz algumas conclusões parciais.

4.1 A Consciência Situacional Marítima brasileira

Conforme tratamos no segundo capítulo, ao abordar os preceitos elaborados por Geoffrey Till, temos que os oceanos concentram uma grande diversidade de ameaças, cabendo a cada Estado costeiro identificá-las de modo a traçar as suas estratégias de segurança marítima.

Com o intuito de proporcionar uma melhor compreensão do ambiente marítimo, a CSM desempenha um papel crucial no aprimoramento das atividades relacionadas à segurança. Ela permite antecipar a compreensão dos fatores de risco que possam estar

¹⁵ De acordo com a Doutrina Militar Naval (EMA-305), a Amazônia Azul “compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da PC brasileira” (BRASIL, 2017a).

presentes em uma determinada situação, possibilitando uma visão mais abrangente e proativa no monitoramento e na gestão dos desafios a serem enfrentados (HEINE FILHO, 2019).

No contexto da MB, a Doutrina Militar Naval define a CSM como “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” (BRASIL, 2017a).

A CSM requer uma avaliação contínua das áreas de interesse e o monitoramento dos padrões de comportamento, utilizando vigilância, inteligência, reconhecimento e intercâmbio de informações. Ela desempenhará um papel fundamental na execução de operações e ações pelo Poder Naval, visando neutralizar as ameaças antes que elas possam afetar a integridade territorial, a soberania e os interesses nacionais. Portanto, é essencial para garantir a segurança marítima e a proteção dos interesses estratégicos nacionais (BRASIL, 2017a).

Assim podemos verificar que a CSM na MB, tem ampla aderência a ideia proposta por Till (2018), ao abordar a conscientização do domínio marítimo para a manutenção da boa ordem no mar.

Neste íterim, conforme descrito no capítulo anterior, Wieland (2020) aborda a gama variada de atividades desempenhadas pela FTM-UNIFIL durante as OIM, que contribuem para um ambiente estável na AMO. O Almirante ainda destaca o incremento no conhecimento técnico-profissional dos militares brasileiros após a missão, e os reflexos positivos para a MB. Dias (2023) complementa que a atuação conjunta entre o EM e os meios da FTM no monitoramento da AMO e o posterior fornecimento de informações à LAF-Navy, contribuía não só para manutenção da CSM no âmbito da missão, mas também para fomentar essa consciência nas autoridade libanesas.

4.2 O monitoramento do ambiente marítimo e o fluxo de informações

Conforme vimos anteriormente, a formação da CSM requer uma análise abrangente de todos os dados disponíveis sobre o tráfego marítimo existente. Isso inclui informações

provenientes de atividades de inteligência e dados estatísticos, especialmente no que diz respeito a informações sobre embarcações (histórico de rotas, propriedade, características, entre outros), pessoas (passageiros, tripulantes, funcionários portuários, agentes, entre outros) e cargas. Esse processo fornece uma visão atualizada da situação marítima, possibilitando uma tomada de decisão eficaz e a implementação de medidas de segurança adequadas.

Com relação ao fluxo de informações e seu intercâmbio entre as partes interessadas, o Professor Till (2018) aborda a necessidade de desenvolver uma governança integrada. Devido à natureza abrangente da segurança marítima, é essencial adotar uma abordagem integrada para a gestão dos oceanos, de modo que o pensamento, comunicação, planejamento e operações sejam realizados em conjunto.

Na MB, a principal ferramenta para este fim é o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). O sistema foi desenvolvido com o propósito de monitorar e proporcionar uma consciência situacional abrangente em uma área de aproximadamente 3,6 milhões de km², que inclui áreas oceânicas, litorâneas e fluviais. Para atingir esse objetivo, utiliza o sensoriamento ativo e passivo¹⁶, empregando uma variedade de sensores, distribuídos ao longo da costa brasileira (FERREIRA; RANGEL, 2018).

Em entrevista à Agência Marinha de Notícias em setembro de 2022, o Contra-Almirante Gustavo Calero Garriga Pires, então Comandante do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz)¹⁷, falou das capacidades do SISGAAZ e da integração com outros programas de monitoramento:

O SisGAAz integra equipamentos e sistemas compostos por radares localizados em terra, aeronaves e embarcações, além de câmeras de alta resolução e capacidades como o fusionalamento de informações recebidas de sistemas colaborativos (GARRIGA, 2022).

¹⁶ O Manual de Campanha - Geoinformação do Exército Brasileiro define que “a fonte de iluminação dos alvos define se um sensor remoto é ativo ou passivo. O sistema ativo emite um sinal eletromagnético e obtém uma resposta dos alvos. Um sistema passivo somente capta respostas eletromagnéticas dos alvos, que são iluminados por uma fonte externa”. Disponível em: <<https://bdgex.eb.mil.br/portal/media/manuais-eb/EB20-MC-10.209.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2023.

¹⁷ O COMPAAz foi ativado em novembro de 2021, fruto da fusão da Subchefia de Operações do Comando de Operações Navais (ComOpNav) com o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). Esse novo comando mantém suas atribuições de assessoria direta ao Comandante de Operações Navais. O objetivo principal é fortalecer ainda mais as capacidades e a eficiência operacional da Marinha do Brasil na proteção da Amazônia Azul (BRASIL, 2023a).

O SisGAAZ tem entre os seus sistemas componentes com mais destaque, o Sistema de Consciência Situacional Unificada por Aquisição de Informações Marítimas (SCUA) e o Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM).

O SCUA desempenha um papel fundamental ao fornecer uma visão abrangente da situação do ambiente marítimo, adquirindo dados de sensores ativos e passivos, sejam eles terrestres ou marítimos, civis ou militares. (FERREIRA; RANGEL, 2018).

Já a COMOPNAVINST Nº 31-22A¹⁸, descreve o SISTRAM como o principal sistema de CSM em uso na MB, que tem como propósito acompanhar a movimentação de navios na área marítima de responsabilidade de busca e salvamento do Brasil. Esta ferramenta realiza o acompanhamento de navios de bandeira brasileira ou afretados por empresas brasileiras em escala global. Além dos dados fornecidos pelos Navios Mercantes, o SISTRAM incorpora informações de outros sistemas de monitoramento, nacionais e internacionais, permitindo assim a entrada automática de dados de diversas fontes (BRASIL, 2023b).

Na FTM-UNIFIL, o fluxo de informações entre os navios e os membros do EM era dado através do *software FTP-Filezilla*, onde as informações sobre os contatos na AMO, as atividades aéreas em andamento e outras informações e mensagens de cunho operativo e administrativo eram trocadas de forma contínua. Além dele, o *software Microsoft Teams* era utilizado para a troca de mensagens de texto, na forma de *chat*, entre as unidades e os membros do EM. Apesar de contribuir para o C2 da Força-Tarefa, em conjunto com sítios da internet de fonte aberta e com as informações levantadas pela Seção de Inteligência da FTM¹⁹, vemos que, ao comparar estes softwares com os sistemas utilizados pelo ComOpNav temos uma grande perda qualitativa da CSM, quando um esforço adicional dos militares diretamente envolvidos na OIM fez-se necessário.

4.3 O enfrentamento dos desafios enumerados por Geoffrey Till

¹⁸ A COMOPNAVINST Nº 31-22A é uma publicação normativa do ComOpNav que versa sobre a Segurança Marítima.

¹⁹ Além de realizar um treinamento pré-comissão sobre a classificação dos contatos de interesse, o Oficial de Inteligência possuía acesso ao SISTRAM, recebia informações advindas do antigo CISMAR e por vezes da LAF-Navy (DIAS,2023).

Conforme visto no segundo capítulo, Till (2018) lista uma série de desafios a serem monitorados pelos Estados em busca da manutenção da boa ordem no mar. Em comum, a FTM-UNIFIL e MB possuem ampla atuação no enfrentamento destes, em ambas as vertentes *security* e *safety*.

4.3.1 A atuação na vertente *security*

No tocante a vertente *security* da segurança marítima, um dos desafios descritos pelo professor inglês é o combate ao tráfico de seres humanos, drogas e armas ilegais. No âmbito da MB, constatando inclusive a capacidade do SisGAAz como ferramenta de C2, podemos citar a interceptação de um veleiro, carregado com quatro toneladas de haxixe, a mais de 360Km da costa de Recife-PE pelo Navio-Patrolha Oceânico “Araguari”, numa operação interagências²⁰, com a troca das informações entre Polícia Federal, autoridades estrangeiras e a MB²¹.

Ainda neste contexto e conforme citado no capítulo 2, podemos ver este desafio inerente a FTM-UNIFIL em um dos seus alicerces de criação. No texto da carta enviada em 2006 pelo Primeiro-Ministro libanês Fouad Siniora ao Secretário-Geral da ONU, existe a solicitação para que Organização fornecesse uma Força-Tarefa Marítima para ajudá-lo na tarefa de prevenir a entrada ilegal (sem autorização do Estado) de armas e/ou materiais correlatos no seu país²².

Em junho de 2016, a Fragata Independência teve uma atuação crucial ao interceptar uma lancha suspeita, resultando na apreensão posterior de 2,5 toneladas de entorpecentes pelas autoridades libanesas. Embora a apreensão deste tipo de carga ilícita não seja o foco do mandato da UNIFIL, esse incidente destaca como a presença dos navios da FTM pode contribuir para a aplicação das leis libanesas nas suas águas jurisdicionais (LANCELOTTI, 2019).

²⁰ De acordo com Manual de Operações Interagências (MD33-M-12) operações interagências são “a interação das Forças Armadas com outras agências com 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 (BRASIL, 2017).

²¹ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_-_apreensao_de_mais_de_4_toneladas_de_haxixe.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2023.

²² A resolução 1701 do CSNU conclama o Governo do Líbano a proteger suas fronteiras e demais pontos de entrada de modo a evitar a entrada ilegal de armas ou material relacionado, e requer que a UNIFIL, conforme autorizado pelo parágrafo 11 a apoiar o Governo do Líbano.

Assim vemos mais um aspecto comum entre a atuação da MB e da FTM-UNIFIL no combate ao tráfico de material ilícito. O COMPAAz, por meio dos seus sistemas de C2, estabelece critérios objetivos para definição do nível de risco que cada navio e embarcação monitorada representam à Segurança Marítima (BRASIL, 2020a). Além disso, a MB tem adotado a iniciativa de incrementar os esforços interagências e desta forma, desenvolver um intercâmbio de informações relevantes com outros órgãos governamentais e assim aprimorar o entendimento compartilhado das questões de segurança marítima que exigem uma resposta (BRASIL, 2020b).

Em contrapartida, a FTM, com base nas informações advindas do Branch N2 somadas a classificação dos navios mercantes (NM) feitos pelos meios em patrulha na AMO, classifica os contatos de interesse em ordem de prioridade e sugere a LAF-Navy navios a serem inspecionados que atracarão em portos libaneses (DIAS, 2023).

Tanto a MB quanto a FTM, com os seus procedimentos, corroboram com o que Till (2018) descreve sobre as Marinhas atuarem coordenadamente com outros entes governamentais e internacionais nas ações de segurança marítima, em prol do combate às ameaças da vertente *Security*.

4.3.2 A atuação na vertente *safety*

No âmbito da MB, o PEM 2040 estabelece que a vertente *safety*, tem como objetivo assegurar que o tráfego de embarcações nas AJB seja conduzido em conformidade com a legislação e normas atuais. Esse objetivo é alcançado por meio da implementação de inspeções e vistorias que visam prevenir a poluição hídrica, evitar acidentes e incidentes de navegação, além de aprimorar a CSM.

Neste íterim, podemos citar um exemplo da atuação do COMPAAz em proveito desta vertente e como órgão de C2, durante o exercício BRASILTRAM 2023. Conduzido em um cenário fictício, mas envolvendo a participação de NM reais e as OM da Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo Brasileira. Esse exercício teve como objetivo testar a implementação de medidas e abrangendo uma variedade de eventos, como a classificação

de Navios de Interesse, a evacuação de portos, o reporte de contato com o inimigo, a criação de áreas de risco à navegação e o pedido de socorro proveniente de navios²³.

Similarmente, cabia a FTM-UNIFIL além de interrogar e classificar os navios em trânsito na AMO, orientar aqueles que se dirigem ao território libanês que utilizem os corredores de aproximação aos três principais portos do país – Beirute, Tripoli e Sidon, tendo em vista que durante o período que o Brasil esteve no comando da FT, a LAF-Navy não possuía capacidade e meios para exercer esse C2 (LANCELOTTI, 2019).

Quanto as ações ligadas à salvaguarda da vida humana no mar, principalmente no tocante às operações de socorro e salvamento (*Search and Rescue – SAR*)²⁴, a atuação de ambos os entes tratados neste trabalho pode ser avaliada como positiva e análogas dentro de suas esferas de atuação, com diversos exemplos de sucesso como citaremos a seguir.

Em junho do corrente ano, ocorreu o resgate de seis tripulantes de uma embarcação que naufragou no litoral sul de Santa Catarina, após a passagem de um ciclone extratropical pela costa catarinense e do Rio Grande do Sul²⁵. A MB, através da SALVAMAR SUL, coordenou a operação que contou com um esforço de outras entidades como o Corpo de Bombeiros, a Força Aérea Brasileira e a comunidade pesqueira local²⁶.

Em 2020, já na fase final da participação brasileira, duas unidades da FTM realizaram o resgate de 36 pessoas em uma embarcação que se encontrava à deriva na AMO, incluindo uma grávida e uma criança. Após prestarem os primeiros atendimentos médicos, os navios da Força fizeram a transferência dos resgatados para unidades da LAF-Navy, já nas proximidades da Base Naval de Beirute²⁷.

Os dois eventos despertaram grande interesse, conquistando ampla cobertura midiática. Isso se deve ao caráter humanitário inerente a eles, que evidenciou a notável demonstração de solidariedade e comprometimento na proteção daqueles que se encontravam em perigo no mar. Adicionalmente, podemos observar nestes dois eventos que

²³ Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/compaaz/?q=banner/compaaz-coordena-exercicio-brasil-tram-2023>>. Acesso em: 26 jun. 2023.

²⁴ Doutrina Militar Naval (EMA-305) define operações de socorro e salvamento como adoção de providências e tomada de ações no intuito de prover adequados serviços de busca e salvamento de vida humana e salvamento de embarcação respectivamente, em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

²⁵ Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/brasil/marinha-resgata-5-tripulantes-de-barco-de-santa-catarina-que-naufragou-apos-ciclone-nprm/>>. Acesso em: 06 jul. 2023.

²⁶ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com5dn/sites/www.marinha.mil.br.com5dn/files/NOT_A%20%C3%80%20IMPrensa%20MB%2017JUN%2010h20.pdf>. Acesso em: 08 jul. 2023.

²⁷ Disponível em: <<https://www.peacekeeping.un.org/en/unifil-naval-peacekeepers-rescue-37-stranded-sea>>. Acesso em: 09 jun. 2023

a ideia de Till (2018) sobre a importância da atuação conjunta entre as marinhas e outras entidades estatais nas operações de segurança marítima se faz presente. Assim, como podemos inferir, um C2 eficiente contribuiu para o êxito destas operações de socorro.

Por fim, é necessário que se faça uma observação quanto ao exercício da autoridade e direção por um comandante sobre as Forças a ele atribuídas para o cumprimento de uma missão. O ComFTM era o detentor de informações operacionais, incluindo o tráfego marítimo, e de inteligência provenientes do seu EM, da LAF-Navy (via NOC) e do QG da UNIFIL e também possuía o comando e o controle tático²⁸ sobre as unidades da FTM, assim sendo, podia manobrar com os navios da forma que melhor lhe conviesse para o cumprimento da sua missão ou de uma tarefa específica.

Na MB, em se tratando de segurança marítima, cabe ao COMPAAz a função de interagir com os principais entes governamentais a fim de coordenar os esforços no que tange ao estabelecimento da CSM a nível nacional (BRASIL, 2020a)

Em uma operação SAR, cabe aos Comandantes de Distritos Navais (ComDN) desempenhar o papel de coordenador e executor das operações em áreas marítimas, portos e vias navegáveis internas, seguindo as delimitações das Sub-regiões de Busca e Salvamento correspondentes, ficando a cargo do COMPAAz fornecer, tempestivamente, informações sobre o tráfego marítimo que possam auxiliar no cumprimento da missão (BRASIL, 2019).

Assim vemos que na AMO, com uma autoridade mais concentrada no ComFTM, era possível que o detentor de informações cruciais de interesse manobrasse com as unidades da FTM de forma a atender os anseios esperados, baseado nos subsídios operacionais. Enquanto na MB, vemos que o COMPAAz, principal órgão de monitoramento e fomentador de CSM, atua como assessor, cabendo aos ComDN manobrar com os meios subordinados a fim de cumprir a missão estabelecida, no que tange as operações SAR.

²⁸ De acordo com a Doutrina Militar Naval (EMA-305), o comando tático refere-se à autoridade dada a um Comandante para designar tarefas às forças sob seu comando, com o objetivo de cumprir uma missão determinada por uma autoridade superior. Essa autoridade abrange assuntos de administração, organização interna, instrução e treinamento das unidades sob sua responsabilidade. Por outro lado, o controle tático é a autoridade exercida pelo Comandante sobre os movimentos e manobras das forças alocadas, essenciais para a execução da missão ou tarefa atribuída, mas não engloba as decisões relacionadas à administração, organização interna, instrução e treinamento das unidades.

4.4 Conclusões Parciais

Neste capítulo, observamos que na MB a CSM é definida como a efetiva compreensão das tendências e relações no ambiente marítimo que podem impactar a defesa, segurança, economia e o entorno estratégico do país. A aderência da CSM na concepção brasileira à ideia proposta por Geoffrey Till sobre a conscientização do domínio marítimo para a manutenção da boa ordem no mar é evidente.

Quanto a FTM-UNIFIL, vemos que o seu desempenho no monitoramento do ambiente marítimo e fornecimento de informações também contribui para a manutenção da sua própria CSM e para a promoção dessa consciência junto às autoridades libanesas. Essas abordagens reforçam a importância da CSM na garantia da segurança marítima e na proteção dos interesses estratégicos.

Vimos também que o monitoramento efetivo é essencial para a segurança marítima. O SisGAAz, utilizado pela MB, desempenha um papel importante no monitoramento e na consciência situacional abrangente, por meio da utilização de uma variedade de sensores e sistemas. Na FTM-UNIFIL, o fluxo de informações se dava através de *softwares* que apesar de contribuir para o C2, em comparação ao SCUA ou SISTRAM por exemplo, mostravam que poderia haver perda qualitativa da segurança alcançada, tendo em vista a sua simplicidade e a escassez de recursos.

Por fim, podemos verificar que tanto a MB quanto a FTM-UNIFIL atuam de forma significativa nas vertentes de segurança e proteção marítima. Elas enfrentam desafios comuns, como o combate ao tráfico de seres humanos, drogas e armas ilegais, conforme proposto por Till (2018).

No contexto da vertente *safety*, ambas implementam medidas para garantir o tráfego marítimo seguro e a prevenção de acidentes. A MB realiza inspeções e vistorias para prevenir a poluição hídrica, evitar acidentes de navegação e aprimorar a CSM nas AJB. Enquanto, a FTM-UNIFIL orienta os navios em trânsito na AMO a utilizarem os corredores de aproximação aos principais portos libaneses, por exemplo.

Por fim, vemos que a FTM-UNIFIL e a MB desempenham um papel importante na salvaguarda da vida humana no mar, atuando inclusive com outros entes estatais conforme proposto por Till (2018) para a obtenção de uma governança marítima integrada.

5 CONCLUSÃO

Ao longo desta pesquisa, buscamos inicialmente descrever a perspectiva de Geoffrey Till acerca da segurança marítima. Pudemos, então, após a relacionar e detalhar as operações conduzidas pela FTM-UNIFIL enquanto esteve sob comando brasileiro, identificar pontos de conexão e similaridades entre estas atividades e o desempenho da MB no desenvolvimento de sua CSM e na sua atuação para manutenção da boa ordem no mar.

Geoffrey Till apresenta uma perspectiva abrangente e atualizada sobre a segurança marítima, destacando a evolução do conceito e o aumento das ameaças enfrentadas. Ele enfatiza a importância de uma defesa marítima abrangente e flexível, que requer a colaboração entre as Forças Armadas e outras agências governamentais. Essa abordagem colaborativa é essencial para proteger os interesses marítimos de um Estado e promover uma consciência situacional marítima elevada.

Além disso, Till identifica diversas ameaças à segurança marítima e as associa aos atributos correspondentes. Ele ressalta a competição pelos recursos como uma das principais ameaças à manutenção da ordem no mar. Essa competição pode envolver disputas territoriais, controle de rotas comerciais estratégicas e exploração ilegal de recursos naturais, entre outros fatores.

Nesse contexto, o professor inglês destaca que é fundamental desenvolver estratégias de segurança marítima que sejam capazes de enfrentar essas ameaças e garantir a manutenção da boa ordem nos mares. Isso requer uma abordagem holística, que inclua a cooperação internacional, o fortalecimento da capacidade de monitoramento e vigilância, a adoção de medidas preventivas e o uso eficiente dos recursos disponíveis.

No capítulo seguinte, foram identificados os fatores que motivaram o estabelecimento da FTM-UNIFIL, bem como os principais aspectos relacionados à sua atuação e organização no nível tático e operacional entre os anos de 2011 e 2021. Neste ínterim, a FTM demonstrou eficiência na execução de suas atribuições devido à sua coesa e eficiente estrutura de C2, contribuindo efetivamente para a manutenção da CSM na costa do Líbano.

Destaca-se neste escopo, o acompanhamento contínuo das embarcações em trânsito na AMO por meio das informações fornecidas pelos navios, a classificação dos navios de

interesse que se dirigem para portos libaneses, a condução de operações de busca e salvamento, além de realizar vigilância aérea sobre territórios marítimos e terrestres em apoio às autoridades libanesas.

Mais adiante, ao abordarmos a segurança marítima na MB, vimos que nossa definição sobre a CSM é expressa como a compreensão efetiva das tendências e relações no ambiente marítimo que podem afetar a defesa, segurança, economia e o entorno estratégico do país. Essa concepção brasileira está alinhada à ideia proposta por Geoffrey Till sobre a importância da consciência do domínio marítimo para manter a boa ordem no mar.

O SISGAAz desempenha um papel crucial no monitoramento e na obtenção de uma consciência situacional abrangente, por meio da utilização de uma variedade de sensores e sistemas, com a colaboração de entes governamentais. Em comparação, na FTM-UNIFIL, o fluxo de informações ocorre por meio de softwares que, apesar de contribuírem para C2, mostraram certa simplicidade e escassez de recursos, podendo resultar em uma perda qualitativa da segurança alcançada em comparação a outros sistemas mais avançados, como os nossos SCUA e SISTRAM.

Durante o estudo, verificou-se que tanto a MB quanto a FTM-UNIFIL desempenham um papel significativo nas vertentes de segurança e proteção marítima. Na vertente *security*, por exemplo, ambas enfrentam desafios comuns, como combate ao tráfico de seres humanos, drogas e armas ilegais, conforme proposto por Till (2018).

Com relação a vertente *safety*, as duas organizações implementam medidas para garantir o tráfego marítimo seguro e prevenir acidentes. A MB realiza inspeções e vistorias para evitar a poluição hídrica, acidentes de navegação e aprimorar a CSM nas AJB. A FTM-UNIFIL orienta os navios em trânsito na AMO a utilizarem corredores de aproximação aos principais portos libaneses, por exemplo.

Neste íterim, cabe destacar que ao compararmos a autoridade exercida pelo ComFTM e pelos entes responsáveis pela execução de missões de segurança marítima e operações SAR verificamos abordagens distintas.

Na AMO, a concentração da autoridade no ComFTM permitia uma manobra eficiente das unidades da FTM, embasada em informações cruciais e subsídios operacionais. Por outro lado, na MB, o COMPAAz desempenha um papel de assessoramento, interagindo com entes governamentais e coordenando esforços, enquanto cabe aos ComDN a responsabilidade pela execução das operações na com base nas informações fornecidas. Essa diferenciação destaca

a importância da estrutura de C2 nas operações marítimas, onde a efetividade das ações pode ser influenciada pela distribuição da autoridade e da capacidade de acesso a informações fulcrais.

Faz se mister mencionar que, apesar desta centralização na figura do ComFTM facilitar o processo decisório e aparentar ser uma forma de atuação mais eficiente, seria virtualmente impossível implementar algo desse tipo na realidade de atuação da MB, tendo em vista a vultuosa diferença entre as dimensões da AMO e da Amazônia Azul.

Com base na relevância das conclusões alcançadas, podemos considerar que a atuação do Brasil à frente da FTM-UNIFIL, além de trazer a contribuição da experiência dos militares em atuar em uma força-tarefa desenvolvendo uma OIM, possui algumas similaridades com a forma que a MB exerce o C2 enquanto desempenha as OSM nas AJB, tendo como base os conceitos emanados por Geoffrey Till.

REFERÊNCIAS

- BRASIL, Marinha do Brasil. *Doutrina Militar Naval – EMA-305*. Brasília, 2018.
- BRASIL, Marinha do Brasil. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF, 2020.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. *EMA-305: Doutrina Militar Naval*. 1. ed. Brasília, DF: EMA, 2017a.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. *Carta de Instrução Busca e Salvamento (ComOpNav Nº 001/19)*. Rio de Janeiro, 2019.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais - COMOPNAVINST Nº 31-22A: *Segurança Marítima*. Rio de Janeiro, 2020a.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais - COMOPNAVINST Nº 31-34: *Esforço Interagências e Gabinete de Crise*. Rio de Janeiro, 2020b.
- BRASIL. Marinha do Brasil. *O que é a Amazônia Azul e por que o Brasil quer se tornar potência militar no Atlântico*. 2019. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/o-que-%C3%A9-maz%C3%B4nia-azul-e-por-que-o-brasil-quer-se-tornar-pot%C3%A2ncia-militar-no-atl%C3%A2ntico>>. Acesso em: 18 jul. 2023.
- BRASIL. Marinha do Brasil. *COMPAAZ - Histórico*. 2023a. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/compaaz/?q=content/hist%C3%B3rico>>. Acesso em: 26 jun. 2023.
- BRASIL. Marinha do Brasil. *COMPAAZ – Folheto SISTRAM*. Brasília, DF, 2023b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/compaaz/sites/www.marinha.mil.br.compaaaz/files/folheto_sistramIV%20%282%29.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2023.
- BRASIL, Ministério da Defesa. *Manual de Operações Interagências - MD33-M-12, 2ª Edição*. Brasília, 2017.
- BRASIL. Ministério da Defesa. *Política Nacional de Defesa*. Brasília, DF, 2016a. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/pnd_end_congresso_o_.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2023.
- BRASIL, Ministério da Defesa. *Política para o Sistema Militar de Comando e Controle - MD31-P-01, 5ª Edição*. Brasília, 2015.
- BUEGER, Christian. What is Maritime Security? *Marine Policy*. Londres, Vol 53, 2015.
- DIAS, Luiz F. O., Brasília, 11 de junho de 2023. Entrevista concedida ao autor.
- FERREIRA, Ricardo Soares; RANGEL, Pablo. *SCUA - uma nova visão em sistemas C4ISR*. 2018. Revista Passadiço n.38. Disponível em: <<https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/passadico/article/view/2407>>. Acesso em: 21 jun. 2023

- FRIEDMAN, Thomas L. *De Beirute a Jerusalém*. 3. ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.
- GERMOND, Basil. The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*. Londres, Vol 54, 2015.
- HAMANN, E. P. *A força de uma trajetória*. O Brasil e as operações de paz da ONU (1948-2015). Instituto Igarapé. Rio de Janeiro, 2015.
- HEINE FILHO, Pedro A. B. *Segurança marítima: contribuições positivas do estudo da evolução deste conceito para aplicação pelo Brasil no Atlântico Sul*. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) – Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2019.
- KERR, Gilberto Santos. *A Participação da Marinha do Brasil na Missão de Paz da ONU no Líbano*. Implicações Político-Estratégicas. 2015. 76 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Política e Estratégia Marítima) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2015.
- KLEIN, Natalie. *Maritime security and the law of the sea*. New York: Oxford University Press, 2011.
- LANCELLOTTI, Marcelo. *A participação da Marinha do Brasil na missão de paz no Líbano como instrumento de diplomacia para a política externa brasileira: contribuição, desafios e perspectivas para o Poder Naval brasileiro*. 2015. 89 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Política e Estratégia Marítima) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2019.
- MAGNOLI, Demétrio (org.). *História das guerras*. 3. São Paulo: Contexto, 2006
- NUNES, C.E.V.; SOUZA, C.C. *A experiência da participação brasileira na Força-Tarefa Marítima da UNIFIL: Uma abordagem sobre a potencial contribuição para a manutenção do Atlântico Sul Como Zona de Paz e Cooperação*. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Altos Estudos em Defesa) - Escola Superior de Defesa, Brasília, 2021.
- OLIVEIRA, Eduardo Brandão. *O desenvolvimento de nosso Poder Marítimo e o apoio à política externa: Como a participação na FTM-UNIFIL contribuiu para a nossa projeção no cenário internacional e os novos desafios no Comando da CTF-151 no Bahrein*. 2022. 58f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2022.
- REBELO, Tamyá Rocha. *Soldados da Paz e Violência Sexual: A resposta no âmbito das Nações Unidas*. II Simpósio de Pós-Graduação em Relações Internacionais do Programa San Tiago Dantas. UNESP, UNICAMP e PUC/SP. 2009. Disponível em: <[https://www.yumpu.com/pt/document/view/12523598/as-respostas-no-ambito-das-nacoes-unidas -aocedin](https://www.yumpu.com/pt/document/view/12523598/as-respostas-no-ambito-das-nacoes-unidas-aocedin)>. Acesso em: 18 jul. 2023.
- UNITED NATIONS. *United Nations Security Council Resolution 1701* (2006). Nova York, 11 ago. 2006. Disponível em: <<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1701>>. Acesso em: 06 jun. 2023

UNITED NATIONS. *UNIFIL Background*. Nova York: United Nations, 2023a. Disponível em: <<https://unifil.unmissions.org/unifil-background>>. Acesso em: 06 jun. 2023.

UNITED NATIONS. *UNIFIL Maritime Task Force*. Nova York: United Nations, 2023b. Disponível em: <<https://unifil.unmissions.org/unifil-maritime-task-force>>. Acesso em: 06 jun. 2023.

UNITED NATIONS. *UNIFIL Maps*. Nova York: United Nations, 2023c. Disponível em: <<https://unifil.unmissions.org/unifil-maps>> Acesso em: 11 jun. 2023.

TILL, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, 4th ed. London: Routledge, 2018.

WEDIN, Lars. *Estratégias Marítimas no século XXI: A contribuição do Almirante Castex*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.

**APÊNDICE A – Entrevista com o ex-Ajudante do Oficial de Operações da FTM-UNIFIL,
Capitão de Corveta LUIZ FERNANDO DE OLIVEIRA DIAS**

1. PROPÓSITO

Esta entrevista tem por propósito coletar informações, **não classificadas**, objetivas e subjetivas sobre a condução das **operações de interdição marítima** e atividades correlatas desenvolvidas pela FTM-UNIFIL no período entre 2010 e 2020, quando esteve sob comando brasileiro.

2. QUALIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

2.1 Qual é o seu posto e nome completo?

CC FERNANDO DIAS: Capitão de Corveta Luiz Fernando de Oliveira Dias.

2.2 Qual foi a sua experiência na FTM-UNIFIL?

CC FERNANDO DIAS: Tive a oportunidade de participar desta Operação como Encarregado da Divisão de Sistemas, Operação Líbano II, quando a Fragata Liberal atuou como Navio-Capitânia da FTM-UNIFIL por nove meses, participei também da Operação Líbano V, novamente a bordo da Fragata Liberal, desta vez atuando como Encarregado da Divisão O-2. Além disso, participei do 18º e 19º contingentes do Estado-Maior da FTM-UNIFIL, atuando como Ajudante do Oficial de Operações (N31) durante um ano.

2.3 Caso considere relevante, descreva suas outras experiências profissionais anteriores relacionadas ao tema?

CC FERNANDO DIAS: Embora as atividades exercidas sob a égide das Nações Unidas tenham um caráter singular, considero que as experiências anteriores ao servir em navios e grupamentos de patrulha proporcionaram uma ambientação com a Patrulha e Inspeção Naval, cujas fases iniciais coincidem com as tarefas executadas em uma Operação de Interdição Marítima.

3. A CONDUÇÃO DAS ATIVIDADES DA FTM

3.1 Qual era a base doutrinária e os principais documentos de referência que balizavam as atividades da FTM-UNIFIL?

CC FERNANDO DIAS: Além do previsto na Ordem de Operação da UNIFIL (OPORDER), havia os memorandos de entendimento entre os países (MOU), as mensagens padronizadas (Standing Messages) emanadas pelo Comandante da FTM, as quais visavam passar orientações e padronizar procedimentos, além de outros documentos correlatos de outros setores da missão, tais como as Ordens Fragmentadas (FragO), que funcionavam como as tradicionais OpTasks e as Padronizações de Procedimentos (SOP). A coletânea desses documentos era chamada de *Rosetta Stone*.

3.2 Como o Estado-Maior da FTM atuava durante o período em esteve sob comando brasileiro? Ficavam todos embarcados no Navio-Capitânia?

CC FERNANDO DIAS: O Estado-Maior atuava de forma híbrida, com uma parte embarcada e a outra parte trabalhando no QG da UNIFIL em Naqoura. O componente embarcado, por ter acesso aos radares e sistemas táticos do Navio-Capitânia possuía informações em tempo real, contribuindo consideravelmente para o Comando e Controle da Força.

3.3 Como funcionava o Comando e Controle na FTM-UNIFIL? Resumidamente, qual era o papel dos membros do Estado-Maior nestas atividades?

CC FERNANDO DIAS: O comando e controle eram realizados de maneira contínua e ininterrupta, envolvendo a colaboração de todos os membros do Estado-Maior, que forneciam orientações táticas e de inteligência para as atividades de Interdição de Área Marítima executadas pela Força.

O EM da FTM se dividia em células responsáveis pelo Pessoal (N1 – Indonésia), Inteligência Marítima (N2 – Brasil), Operações Correntes (N3 – Alemanha), Logística (N4 – Indonésia), Planejamento ou Operações Futuras (N5 – Brasil), Comunicações (N6 – Bangladesh) e Adestramento (N7 – Alemanha). Havia também outros componentes como o LEGAD (Jurídico – Brasil).

3.4 Qual era a média de navios da FTM-UNIFIL durante o comando do Brasil, e como eles eram dispostos na Área Marítima de Operações (AMO)?

CC FERNANDO DIAS: Nas primeiras Operações em 2012, eram cerca de 18 navios. Com o passar dos anos este número foi reduzindo, até chegar a média de 5 a 7 navios subordinados, os quais eram divididos em três grupos-tarefas. A meta diária da Seção de Planejamento, nas

últimas Operações, era que tivéssemos sempre 3 navios patrulhando a AMO simultaneamente.

3.5 Quem era responsável por dispor as unidades nas zonas da AMO? Quais seções do Estado Maior da FTM contribuía com informações operativas?

CC FERNANDO DIAS: A Seção de Operações (N3) era encarregada das operações no espaço temporal do dia corrente e das 72h no futuro. Também era responsável por alocar os meios na Zonas de Patrulha da AMO. O planejamento mensal era de responsabilidade da Seção de Planejamento (N5). As principais mensagens e documentos operativos eram de responsabilidade dessas Seções, contudo o Estado-Maior, como um todo, auxiliava com subsídios e informações relevantes.

Por vezes, para que fossem realizados exercícios entre Navios da FTM ou entre os meios da FTM e da Marinha Libanesa, ocorria a sinergia entre a Seção de Adestramento (N7) e a N3, de modo a alocar os meios permitindo a realização destes eventos.

As intenções diárias do Comandante da FTM eram atualizadas diariamente por meio da “Mensagem de Intenções diárias – Daily Intention Message (TFDIM), nesta mensagem, as ações das próximas 72 horas eram coordenadas e ajustadas, este modelo foi inclusive utilizado pelo Comando da 1ª Divisão da Esquadra, durante a execução da Operação “AZUVER, VERDE BRASIL 2, Mar limpo é vida – Fase 4”, demonstrando sua utilidade e versatilidade na coordenação do Comando e Controle de uma comissão real, ao invés do tradicional programa de eventos de uma Diretiva voltada para uma comissão de adestramento.

3.6 Quais fontes de informação eram utilizadas para o comando e controle efetivo da FTM e como isso contribuía para a missão?

CC FERNANDO DIAS: A Célula de Inteligência (N2) trabalhava com dados fornecidos por sistemas como o *Sea Vision* e o *SISTRAM*. A bordo, eram utilizados desde sites abertos como o *Marine Traffic*, compondo e servindo de auxílio as informações contantes no sistema AIS, além das informações divulgadas pela compilação do quadro tático da superfície realizada por todos os navios na Área de Operações Marítimas (AMO). Por vezes eram recebidas contribuições do Centro de Operações Navais da UNIFIL (*NOC - Naval Operations Center*), responsável por fazer o elo com a Marinha Libanesa. A combinação dessas informações,

juntamente com o monitoramento em tempo real das atividades no mar, garantia um comando e controle efetivo e eficaz, o que se mostrou essencial em várias situações.

3.7 Como a FTM classificava os contatos de interesse?

CC FERNANDO DIAS: Nas primeiras Operações, a FTM recebia, por meio de sistemas de inteligência estrangeiros, uma lista de navios suspeitos, esta lista era chamada de “*Abakus List*” e os navios que nela constassem deveriam ser indicados para inspeção, a ser realizada pelo Governo Libanês. Com o tempo e extinção desta lista. O N2 passou a participar de maneira mais ativa desta classificação. Navios com histórico de GPS inativo ao longo da derrota, ou aqueles com discrepâncias apresentadas junto a agências certificadoras e de seguro, ou ainda de acordo com classificações prévias segundo o ISPS code, geravam classificações como contatos de interesse. As unidades da Força-Tarefa também participavam desta avaliação e classificação após a realização de interrogações dos contatos cuja observação de discrepâncias indicariam possíveis requisitos para que fosse sugerida à LAF-Navy que estes navios que deveriam ser inspecionados ao atracarem em portos libaneses. Cabe ressaltar ainda que, o Oficial de Inteligência participava de um treinamento pré-comissão sobre critérios de classificação dos contatos de interesse.

3.8 De que forma a atuação conjunta entre o EM e os meios da FTM-UNIFIL no monitoramento da AMO contribuía para a missão e a conscientização das autoridades libanesas?

CC FERNANDO DIAS: A atuação do Estado-Maior e dos meios da FTM no monitoramento da AMO com a subsequente disponibilização de informações à LAF-Navy, não apenas contribuía para a manutenção da consciência situacional marítima internamente na Força, mas também aumentava a conscientização junto às autoridades libanesas. Tendo em vista que estas eram responsáveis pela realização da inspeção.

3.9 Como era coordenada a compilação do quadro tático aéreo na FTM? Qual era o papel dos navios em patrulha na AMO nesse processo?

CC FERNANDO DIAS: No âmbito da UNIFIL, eram classificadas como “atividades aéreas” quando aeronaves eram detectadas sobrevoando a AMO ou território libanês e não eram correlacionadas com voos comerciais, aeronaves da UNIFIL ou aeronaves orgânicas da Força.

A compilação do quadro tático aéreo era uma atividade que exigia uma coordenação precisa entre os navios e o Estado Maior. Os navios em patrulha na AMO eram responsáveis por relatar os contatos aéreos obtidos a uma unidade designada previamente, semelhante ao Coordenador do Ambiente aéreo. Ao final do dia, essa unidade produzia um documento contendo ilustrações gráficas das trajetórias percorridas pelas aeronaves e o tempo decorrido para cada uma delas. Esse documento era enviado ao NOC, servindo como base para análises estatísticas das atividades aéreas e possibilitando um estudo sobre o perfil de voo das aeronaves.

ANEXO A – FIGURAS

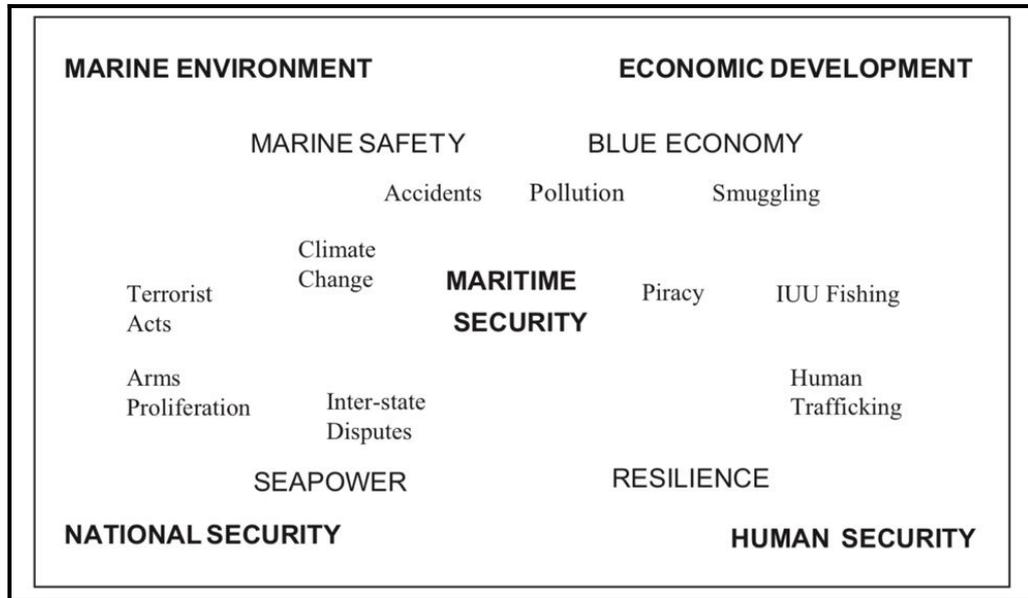


FIGURA 1 - Matriz de proteção marítima.
 Fonte: TILL, 2018.

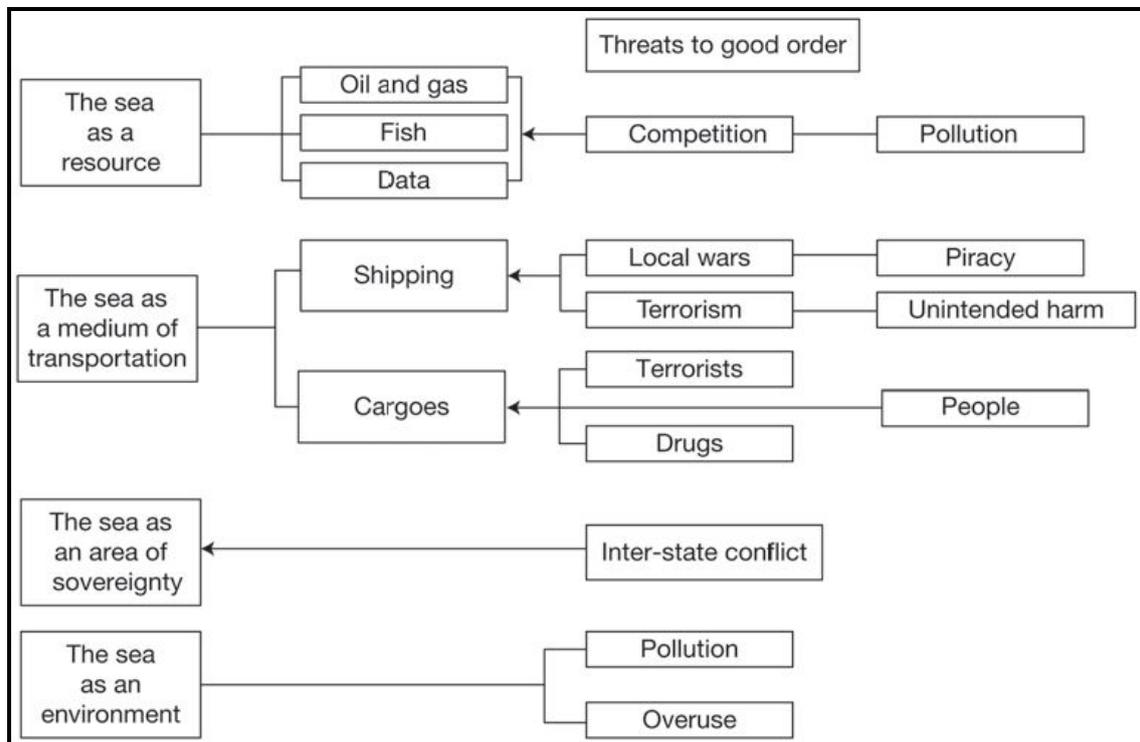


FIGURA 2 – Os atributos do mar e as ameaças a boa ordem.
 Fonte: TILL, 2018.

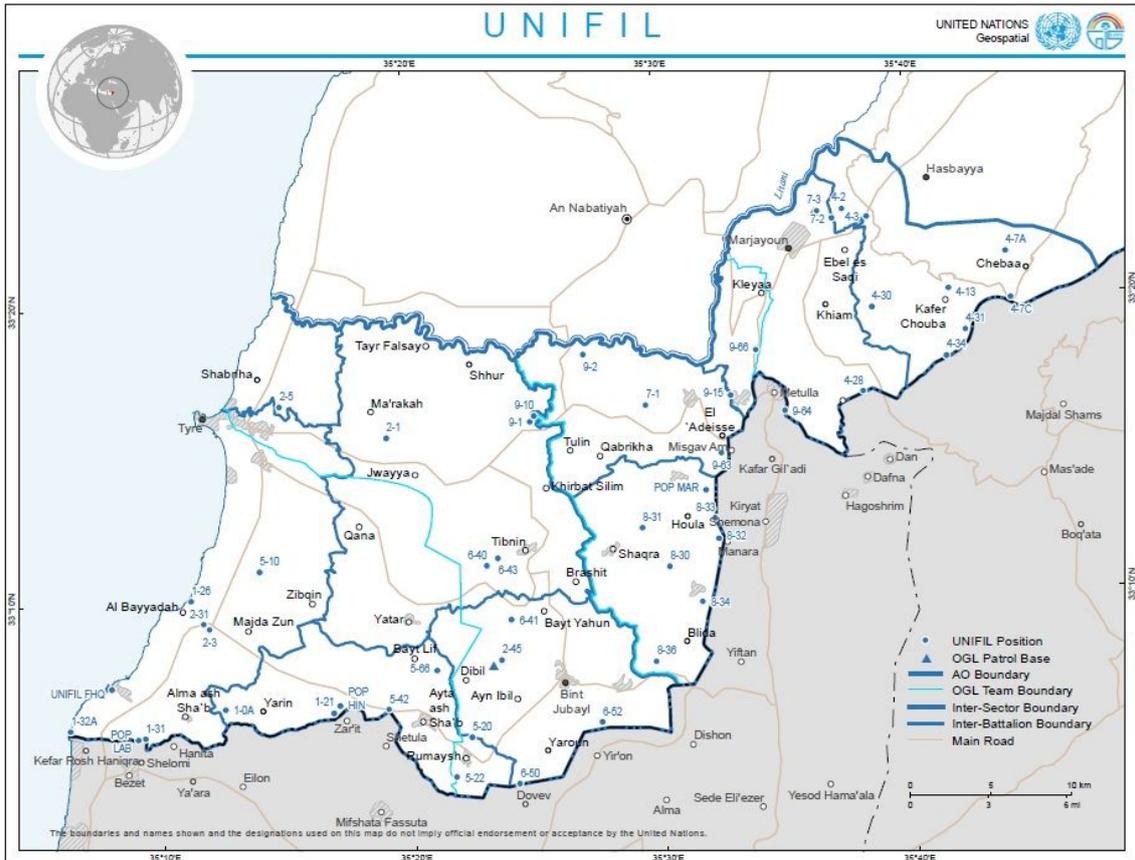


FIGURA 3 – Área de Operações da UNIFIL com a *Blue Line*.

Fonte: UNITED NATIONS, 2023C.

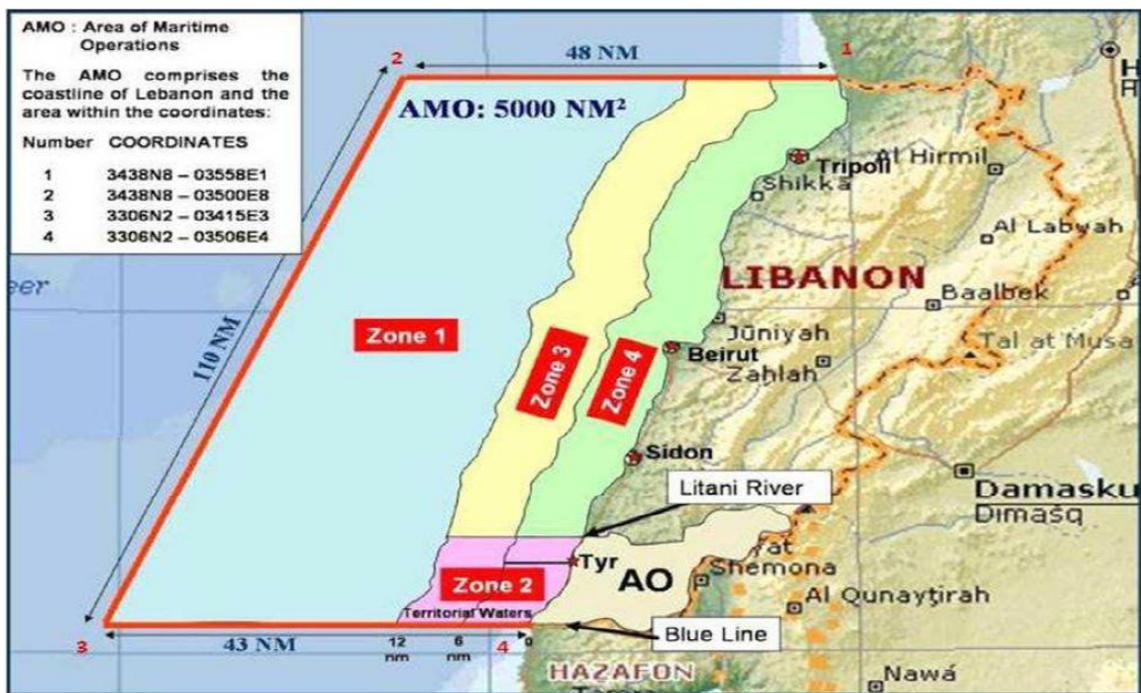


FIGURA 4 – Área de Operações Marítimas da FTM-UNIFIL.

Fonte: KERR, 2015.

	área em km ²
 Área total	5.669.512
 Zona Econômica Exclusiva	3.574.811
 Extensão da Plataforma Continental	2.094.701
• Ilhas e arquipélagos	



FIGURA 5 – A Amazônia Azul.
 Fonte: BRASIL, 2019.