

SEGURANÇA MARÍTIMA NO BRASIL: Duplo emprego da Marinha do Brasil e evolução organizacional

CARLOS WELLINGTON LEITE DE ALMEIDA*
Auditor Federal

SUMÁRIO

Introdução
Revisão de literatura
Metodologia
Mentalidade marítima brasileira
Uniformidade doutrinária
Otimização no uso dos recursos públicos
Interoperabilidade e cooperação interagências
Formação e preparo do profissional do mar
Conclusão

INTRODUÇÃO

Segurança marítima é a situação na qual se verifica a boa ordem no mar, em termos tanto da segurança do tráfego aquaviário, da salvaguarda da vida humana e do combate à poluição quanto da proteção de navios, embarcações e estruturas marítimas contra ameaças estatais

e não estatais, denominadas ameaças híbridas. Na língua portuguesa, o termo compreende duas vertentes, que, em inglês, dão origem a conceitos distintos: *safety* e *security*.

A Marinha do Brasil (MB) absorve as atribuições referentes à defesa naval e à segurança marítima, constituindo-se, dessa forma, como uma Marinha de duplo

* Doutor em Administração e doutorando em Estudos Marítimos no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (EGN).

emprego. Esse modelo distingue-se de outros países, como os Estados Unidos, que contam com a US Coast Guard para o desempenho da segurança marítima, ou a Argentina, que, para essas atribuições, conta com a Prefeitura Naval. O duplo emprego se justifica, entre outros motivos, pela evolução histórica da mentalidade marítima brasileira e pela realidade orçamentária das Forças Armadas do Brasil.

A partir de entrevistas realizadas com autoridades-chave navais, devidamente qualificadas para o trato do assunto, identificam-se vantagens na constituição de uma força naval de duplo emprego, vocacionada para atuar tanto na defesa naval quanto na segurança marítima. Essas vantagens são descritas e discutidas de maneira a evidenciar os argumentos que embasam a ideia do duplo emprego da MB.

Conclui-se que a opção pelo duplo emprego é a mais coerente, se consideradas a extensão das responsabilidades marítimas do Estado brasileiro e a realidade orçamentária das suas Forças Armadas, em especial. Sem descuidar das necessárias características interoperativas e interagências, sustenta-se que a atribuição das responsabilidades de segurança marítima a outra instituição que não a MB seria potencialmente prejudicial à Marinha e ao Brasil.

REVISÃO DE LITERATURA

O desempenho das atribuições constitucionais e legais pela Marinha do Brasil

se vincula às ideias de soberania e jurisdição. Essa soberania se diferencia da noção clássica da insubmissão a qualquer outro poder em razão da necessária sujeição às regras e aos costumes do Direito Internacional e do Direito Marítimo, particularmente ao que dispõe a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM). Essa jurisdição também se distingue do ilimitado exercício da autoridade estatal pelo caráter funcional que lhe diz respeito (UN, 1982; FERRAJOLI, 2002; GAVOUNELI, 2007; TANAKA, 2012; ZANELLA, 2017).

Contemporaneamente, a soberania e a jurisdição não são mais desafiadas apenas por outros Estados igualmente soberanos e preocupados em exercer sua jurisdição. A multiplicidade de ameaças estatais e não estatais, chamadas ameaças híbridas, é uma realidade crescente, e os Estados passaram a considerar outros aspectos além do tradicional combate no mar entre arma-

**Além do combate entre
Marinhas estatais, a
segurança marítima
compreende duas vertentes:
a segurança da navegação
(*safety*) e a proteção contra
ameaças assimétricas
(*security*)**

das que arvorassem algum pavilhão. Ao mesmo tempo, atribuições referentes à segurança da navegação contra acidentes e danos ambientais com potencial catastrófico também reclamam atenção mais constante. É nesse contexto do permanente questionamento da soberania e da jurisdição por novos meios e do alargamento das atribuições estatais referentes à segurança da navegação que surge a noção da segurança marítima, a reclamar o emprego do potencial estatal em resposta a outras ofensas à sua soberania e à sua jurisdição no mar, distintas da clássica

ameaça estatal, com emprego limitado da força (HOCH, 2007; BEIRÃO, 2014; BUEGER; EDMUNDS, 2017).

Para além do tradicional combate entre Marinhas estatais, a segurança marítima, noção ainda em construção e sujeita a constante questionamento e atualização, compreende normalmente duas vertentes. A primeira vertente (*safety*) é a da segurança da navegação, percebida a partir dos esforços para reduzir a incidência de acidentes no mar, assim compreendendo segurança do tráfego aquaviário, salvaguarda da vida humana no mar e enfrentamento da poluição marinha. A segunda vertente (*security*), por sua vez, é a da proteção contra ameaças distintas a um eventual conflito estatal, o que inclui, entre outras, o terrorismo, a pirataria, o roubo armado e o tráfico de drogas, ameaças que se viram potencializadas pela globalização, haja vista a crescente relativização dos conceitos de soberania e jurisdição. Ambas formam o que hoje se entende por segurança marítima (PSARAFTIS, 2002; KRASKA, 2009; FORMELA; NEUMANN; WEINTRIT, 2019).

A segurança marítima pode ser definida, portanto, como a situação na qual se verifica a boa ordem no mar, em termos tanto da segurança do tráfego aquaviário, da salvaguarda da vida humana e do combate à poluição quanto da proteção de navios, embarcações e estruturas marítimas contra ameaças estatais e não estatais, denominadas ameaças híbridas. A noção da boa ordem no mar, sustentada por autores de grande expressão, como Geoffrey Till (2009), tem se tornado corrente na literatura especializada, em especial por se prestar a maior internacionalização do conceito de segurança marítima a ensejar, cada vez mais, a cooperação internacional (TILL, 2009; BEKKEVOLD; TILL, 2016; KLEIN, 2019).

O dilema da segurança marítima e os novos desafios que sua implementação coloca para os Estados costeiros estão no centro das atuais preocupações da Marinha do Brasil. A MB desdobra esforços sobre as duas mencionadas vertentes, *safety* e *security*, e as inclui em uma moldura institucional nacional e internacional, haja vista a extensão de suas atribuições no contexto do Atlântico Sul, as quais em muito superam o limite das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Em termos de segurança marítima na vertente *safety*, o Brasil congrega atribuições relativas à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana no mar, à formação de pessoal para a Marinha Mercante e ao combate à poluição do ambiente marítimo, entre outros. Na vertente *security*, a MB tem concentrado esforços no desenvolvimento de sistemas remotos de vigilância e monitoramento, além de medidas voltadas ao aumento de efetividade das ações de patrulha naval. Já há pelo menos três décadas esses esforços são empreendidos em relação a áreas além das AJB, como resultado do reconhecimento, pelo Brasil, da relevância do Atlântico Sul para sua inserção no entorno estratégico definido pela Estratégia Nacional de Defesa (END) (BRASIL, 2004; FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015; SILVA, 2017; MB, 2020).

Sendo uma das Forças Armadas, a MB tem como responsabilidades primárias, previstas na Constituição Federal, a defesa da pátria e a garantia dos poderes constituídos e, por iniciativa de qualquer deles, da lei e da ordem. Essas responsabilidades constitucionais são acrescidas de outras atribuições, previstas em leis, decretos e outros normativos infralegais, relativos à segurança marítima. Tratam-se de atribuições muito visíveis e relevantes de sua atuação institucional (BRASIL, 1988; BRASIL, 1997; MB, 2022).

Neste sentido, deve-se ter atenção à definição da missão institucional da Marinha, que considera tanto as obrigações constitucionais quanto as atividades subsidiárias. A partir do disposto no artigo 142 da Constituição Federal e na Lei Complementar 97/1999, com suas alterações, a missão da MB, na Doutrina Militar-Naval (DMN), passou a ser definida como:

Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa. (MB, 2017, p. VIII)

No nível internacional, é comum ver as responsabilidades da defesa naval e da segurança marítima atribuídas a instituições distintas. Notório é o caso dos Estados Unidos, em que as atribuições marítimas de defesa são confiadas à Mar-

inha (US Navy), enquanto as relativas à segurança marítima são entregues à sua Guarda Costeira (US Coast Guard). Na América do Sul, mais próximo do contexto político-estratégico brasileiro, tem-se o caso da Argentina, que reparte as atribuições de defesa naval e segurança marítima, respectivamente, entre a Armada Argentina e a Prefectura Naval. Esse debate acerca da conveniência e da oportunidade de atribuir essas responsabilidades a instituições distintas também ocorreu no Brasil, sobretudo durante as décadas de 1980 e 1990 (FLORES, 2002; VIDIGAL, 2002).

O conceito estratégico marítimo-naval considera a estratégia de um ponto de vista predominantemente militar, mas se refere a óbices e antagonismos de caráter estatal e não estatal

Considera-se segurança marítima um conceito complexo, convergente e divergente (...) não é incomum que a temática seja atribuição concorrente, complementar ou compartilhada de Marinhas de Guerra, de Guardas Costeiras ou mesmo de outras instituições nacionais. (BEIRÃO, 2019, pp. 155-156)

No Brasil, após discussões acerca da possível criação de uma guarda costeira para dar conta dos encargos referentes à segurança marítima, optou-se por atribuir essas responsabilidades, juntamente às responsabilidades da defesa naval, à MB. Tem-se, portanto, um modelo em que uma única instituição enfeixa todas as atribuições inerentes à defesa naval e à segurança marítima, conformando o que o Planejamento Estratégico da Marinha (PEM 2040) definiu como defesa marítima de amplo espectro, a qual combina características inerentes aos dois conceitos.

A salvaguarda dos interesses marítimos nacionais deve ser obtida por uma defesa marítima versátil e de amplo espectro, primando pela interoperabilidade das FA e demais agências governamentais com competências concorrentes sobre o mar. Deve, dessa forma, além de integrar a Defesa Naval dissuasória contra atores estatais desafiantes dos interesses marítimos e fluviais brasileiros, contemplar as duas vertentes da segurança marítima: *safety* e *security* (MB, 2020, p. 43).

O conceito estratégico marítimo-naval definido pelo PEM 2040 (Figura 1), que está orientando a atualização da DMN, considera a estratégia de um ponto de vista predominantemente militar, mas se refere a óbices e antagonismos de caráter tanto estatal quanto não estatal. Nesse sentido, com vistas à modernização conceitual, inclui as noções do combate no mar e do combate pelo mar. O combate no mar diz respeito ao paradigma clássico das ameaças de caráter estatal e às tarefas básicas do Poder Naval de negação do uso do mar, controle de áreas marítimas e projeção de poder sobre terra, assim associando-se à ideia da defesa naval. Já o combate pelo mar diz respeito a um novo paradigma, mais amplo, referente à proteção dos diversos interesses marítimos na extensão da Amazônia Azul, incluindo as ameaças de caráter estatal e não estatal, associando-se à ideia da segurança marítima, a qual, por sua vez, se desdobra nas vertentes *safety* e *security* (MB, 2020).

A Autoridade Marítima (AM), designação específica da MB para o trato

da segurança marítima, é composta, em essência, pelas mesmas organizações voltadas à defesa naval, porém reordenadas de maneira distinta para conferir-lhes a desejada funcionalidade, como a estrutura apresentada na Figura 2. A vertente *safety* remete à segurança da navegação, composta pela segurança do tráfego aquaviário, pela salvaguarda da vida humana no mar e pelo combate à poluição ambiental marinha. Para desincumbir-se da vertente *security*, por sua vez, a MB se vale, na prática, dos mesmos recursos navais, aeronavais e de fuzileiros navais utilizados na defesa naval.

Há, no Brasil, uma grande superposição entre a defesa naval e a segurança marítima em sua vertente *security*, mas uma superposição positiva, orientada, em especial, para a otimização dos recursos empregados. Além disso, em que pese a existência de forças navais específicas, de menor poder militar-naval, no âmbito dos diferentes distritos navais, nada impede a utilização das forças de maior envergadura constituídas pela Esquadra, parcela

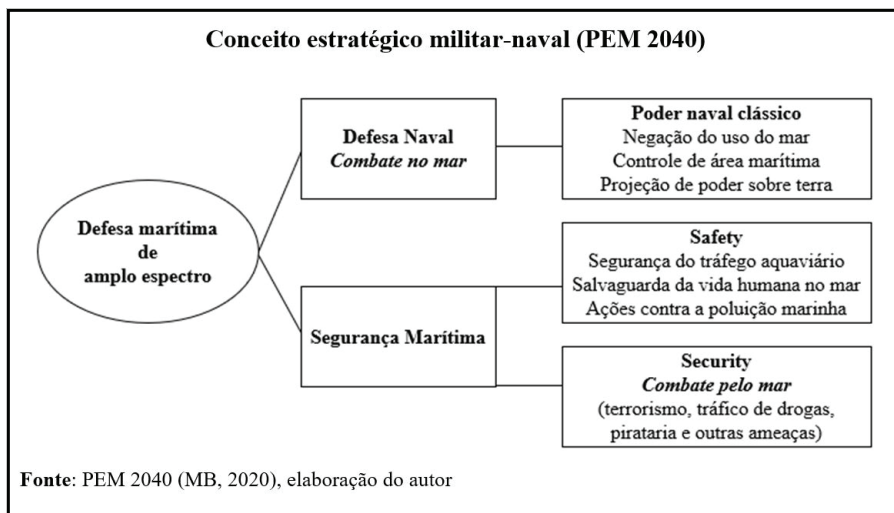


Figura 1 – Conceito estratégico definido pelo PEM

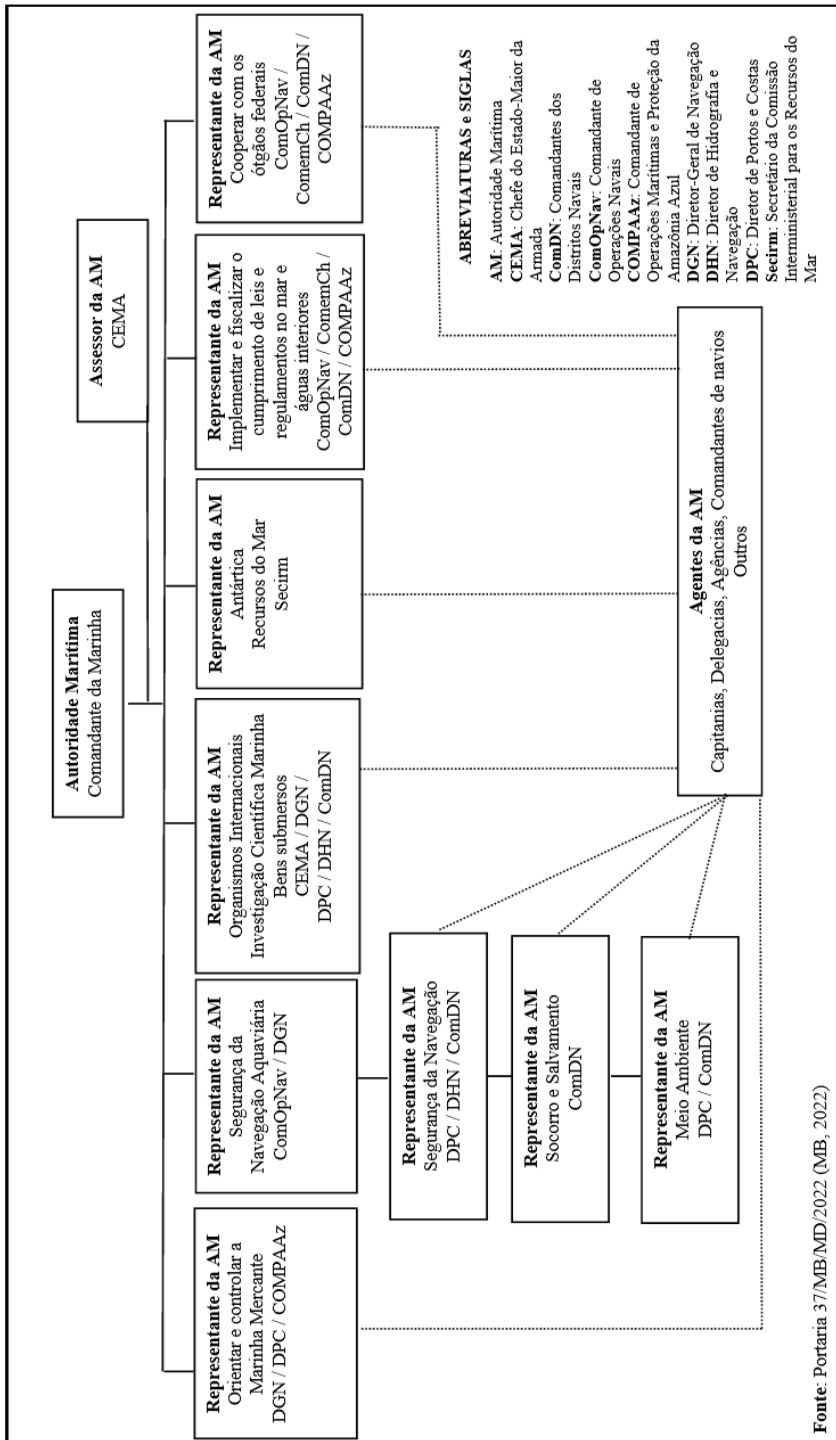


Figura 2 – Estrutura da Autoridade Marítima

essencialmente combatente da Marinha, com sede no Rio de Janeiro, e que também passou a integrar a estrutura da AM (BRASIL, 1997; MB, 2020; MB, 2022).

A dedicação da MB às tarefas da segurança marítima tem exigido intensa evolução doutrinária e organizacional, além da diversificação de meios para fazer frente às novas exigências. A renovação doutrinária é percebida no âmbito do PEM 2040, que consolida um novo conceito estratégico marítimo-naval, atento à realidade das novas ameaças. A renovação organizacional acompanha a diversificação de meios e é representada, em especial, pela recente ativação do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz). A diversificação de meios inclui, sobretudo, a aquisição e o desenvolvimento de sistemas de vigilância e monitoramento de grande capacidade, como o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que reunirá funcionalidades de outros sistemas e contribuirá para o reforço e o aumento da efetividade de outros instrumentos da MB (BRASIL, 2004; MB, 2020; MB 2021).

METODOLOGIA

Na presente pesquisa foram utilizadas técnicas do método qualitativo: revisão de literatura, questionário de perguntas abertas e entrevistas em profundidade, semiestruturadas e presenciais. O texto conta, portanto, com informações secundárias e primárias. As entrevistas semiestruturadas presenciais, em especial, permitiram o adequado aprofundamento dos assuntos tratados.

Foram obtidas informações junto a autoridades navais representantes de setores-chave da estrutura de segurança marítima da MB. Junto ao comandante

de Operações Navais e ao comandante do então Centro Integrado de Segurança Marítima (Cismar), aplicou-se questionário com perguntas abertas. Com o comandante do 1º Distrito Naval (ComDN-1), o diretor de Portos e Costas e o subchefe de Operações do Comando de Operações Navais (ComOpNav), foram realizadas entrevistas presenciais, devidamente gravadas. Em todos os casos houve expressa autorização para uso acadêmico do conteúdo das informações.

Os entrevistados foram selecionados pela pertinência de suas atribuições em relação à segurança marítima, em suas vertentes *safety*, com destaque para o diretor de Portos e Costas e o comandante do 1º Distrito Naval, assim como em sua vertente *security*, o que inclui o comandante de Operações Navais, o subchefe de Operações do ComOpNav, o comandante do 1º Distrito Naval e o comandante do então Cismar. São doravante denominados entrevistados, numerados de 1 a 5, como identificado e descrito no Anexo I.

As entrevistas foram transcritas em seus aspectos essenciais, os quais, por sua vez, foram agrupados de forma temática, juntamente às informações contidas nos questionários abertos com o ComOpNav e o Cismar. Os cinco temas referenciados para o agrupamento das informações abaixo elencados correspondem às vantagens identificadas acerca do duplo emprego da MB nas atividades inerentes à defesa naval e à segurança marítima:

- a) mentalidade marítima brasileira;
- b) uniformidade doutrinária;
- c) otimização no uso dos recursos públicos;
- d) interoperabilidade e cooperação interagências; e
- e) formação e preparo do profissional do mar.

O agrupamento temático das informações contidas nas entrevistas facilitou o tratamento sistêmico, viabilizou a integração dos pontos de vista das autoridades e permitiu referências à literatura existente sobre o assunto. O tratamento qualitativo adotado seguiu orientações contidas em bibliografia metodológica apropriada (SAMPIERI; COLLADO; LUCIO, 2006; CRESWELL, 2012).

MENTALIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

O melhor fomento à mentalidade marítima desponta como a primeira vantagem percebida no modelo de duplo emprego da MB nas atividades de defesa naval e segurança marítima. A MB se constitui naturalmente como a instituição mais vocacionada para incentivar a sociedade brasileira a pensar sobre o seu mar, suas riquezas e suas potencialidades. O peso histórico que tem a Marinha, uma das mais antigas instituições formalmente estabelecidas no Brasil, a credencia como fomentadora da mentalidade marítima, definida a seguir:

(...) a convicção ou crença, individual ou coletiva, da importância do mar para a Nação Brasileira e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir no sentido de utilizar, de forma sustentável, as potencialidades do mar. (CEMBRA, 2020, p. XX-2)

As atividades econômicas ligadas ao mar são de vital importância para o progresso do Brasil. As linhas de comu-

nicação marítimas, as vias navegáveis interiores, os portos, os navios, a geração de energia, a pesca, o turismo, a recreação náutica, a exploração de minerais e a indústria naval são representativos do progresso atingido pelo Estado brasileiro e sinais do progresso que ainda pode ser obtido no futuro. Sua adequada proteção contra ameaças estatais ou não estatais é fundamental para a continuidade do progresso econômico brasileiro. O próprio conceito oceanopolítico da Amazônia Azul, desdobrado em quatro vertentes (soberania, científica, ambiental e econômica), corresponde a um esforço da MB no fomento à mentalidade marítima no Brasil.

A Amazônia Azul é um conceito político-estratégico que vem sendo divulgado pela MB, com o objetivo de alertar a sociedade e demais instituições nacionais sobre a importância desse espaço marítimo e fluvial sob jurisdição nacional, à luz dos direitos e deveres estabelecidos na Terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar. (MB, 2020, p. 19)

Assim, dispersar as atividades de segurança marítima por outras instituições poderia enfraquecer a MB em sua ação de fomento da mentalidade marítima brasileira. Outras instituições só muito recentemente vêm desenvolvendo esse fomento e, estando elas próprias ainda em estágios iniciais desse desenvolvimento, são, sem dúvidas, capazes de contribuir, mas não de encabeçar tamanho esforço. A perspectiva de ação da MB com duplo emprego, defesa naval e segurança marítima amolda-se melhor à necessidade e à realidade do Brasil.

O peso histórico que tem a Marinha a credencia como fomentadora da mentalidade marítima

UNIFORMIDADE DOUTRINÁRIA

A maior uniformidade doutrinária se apresenta como a segunda vantagem do modelo de duplo emprego da MB nas atividades de defesa naval e segurança marítima. Intrinsecamente ligada à mentalidade marítima, a uniformidade doutrinária diz respeito ao estabelecimento de padrões de ideias que possam dar suporte à desejada mentalidade marítima. Doutrina, entendida como a estruturação das ideias a serem difundidas com determinado propósito, exige mais uniformidade quanto maior se pretende o grau de consolidação das ideias que propaga.

No presente caso, em que a doutrina deverá dar suporte a uma mentalidade marítima ainda incipiente, a uniformidade assume importância ainda mais crítica. O peso histórico e a tradição da Marinha em pensar o mar brasileiro a credenciam, no contexto da segurança marítima, como principal fomentadora de ideias que possam contribuir para o melhor entendimento das potencialidades do mar brasileiro, da necessidade de protegê-lo e das melhores formas de o fazer.

Doutrina uniforme, neste caso, não quer dizer imposição das ideias desenvolvidas na Marinha sobre as ideias surgidas no seio de outras instituições. Ao contrário, as competências das diferentes organizações e suas experiências devem necessariamente ser aproveitadas, mas para que isso ocorra é necessária a integração coordenada dessas ideias. O modelo de duplo emprego da MB é o que mais favorece essa uniformidade doutrinária, por manter coeso todo o cabedal de conhecimento que já faz parte da doutrina existente, ao mesmo tempo em que favorece a integração segura de novas ideias e experiências.

A uniformidade doutrinária tem desdobramentos sobre as ações empre-

endidas a partir da inteligência estabelecida. A MB, nesse ponto, atua como indutora e coordenadora dos esforços interoperativos e interagências, de maneira a favorecer o melhor uso de todos os meios disponíveis na busca dos resultados desejados. Como exemplo do desdobramento doutrinário sobre a evolução organizacional da Marinha, destaca-se a transformação do antigo Comando e Controle do Tráfego Marítimo (Comcontram) no Centro Integrado de Segurança Marítima e, finalmente, no atual Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul.

O Comcontram, criado em 1968, surgiu da experiência militar-naval da Segunda Guerra Mundial, quando se tornou evidente a necessidade de controlar o tráfego mercante nacional. Foi concebido, inicialmente, como apoio às necessidades da defesa naval. Em 1997, com o advento da Lei 9.537/1997, Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta), passou a ter responsabilidades quanto à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição marinha, com isso incorporando à sua ação em prol da defesa naval o trabalho a favor da segurança marítima, em sua vertente *safety*.

O Cismar sucedeu ao Comcontram em 2018, sendo marcada essa evolução organizacional por dois aspectos principais. O primeiro foi a incorporação inicial da vertente *security* da segurança marítima às suas responsabilidades. A implantação do Cismar decorreu, entre outros motivos, do reconhecimento, por parte da MB, das chamadas ameaças híbridas, que combinam características estatais e não estatais, como o terrorismo, o tráfico de drogas, o tráfico de armas e a pirataria, entre outras. O segundo aspecto marcante da evolução organizacional, diretamente

derivado da evolução doutrinária, foi o estabelecimento do Cismar como um centro de coordenação interoperacional e interagências.

Por fim, o COMPAAz, ativado no final de 2021, consolidou essa evolução organizacional. O novo centro integrado passou a constituir um comando de operações com competências afirmadas no âmbito da defesa naval e da segurança marítima, em suas vertentes *safety* e *security*. Tem por propósito contribuir para o aprestamento e emprego das forças subordinadas ao ComOpNav, para a segurança do tráfego aquaviário, para a segurança marítima e para o desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima (CSM), abaixo definida.

Define-se Consciência Situacional Marítima como o entendimento dos acontecimentos militares e não militares, atividades e circunstâncias, dentro e associadas ao ambiente marítimo, que são relevantes para as atuais e futuras ações de um país, onde o ambiente marítimo são os oceanos, mares, baías, estuários, rios, regiões costeiras e portos. (FARIA, 2012, p. 219)

Assim, o modelo de duplo emprego da Marinha se mostra coerente com a necessidade de uniformidade doutrinária, sobretudo em suporte ao desenvolvimento de uma mentalidade marítima ainda incipiente. Não se trata do prejuízo doutrinário com relação à defesa, mas da incorporação de realidades contemporâneas à doutrina existente. A própria guerra,

como fenômeno social, já não é exclusivamente clausewitziana entre Estados. A defesa brasileira deve estar preparada para conflito clássico, mas também para dar resposta a novas ameaças. A evolução organizacional poderia ser prejudicada pelo desenvolvimento de doutrinas distintas, o que seria provável de ocorrer caso as atribuições referentes à defesa naval e à segurança marítima estivessem divididas entre duas ou mais instituições.

OTIMIZAÇÃO NO USO DOS RECURSOS PÚBLICOS

A otimização no uso dos recursos públicos se destaca como uma vantagem e, ao mesmo tempo, uma importante justificativa institucional para a adoção do modelo de duplo emprego da MB nas atividades de defesa naval e segurança

marítima. Grande problema que subjaz a toda implementação institucional diz respeito às questões orçamentárias, financeiras e patrimoniais. A falta de solução orçamentária e financeira

constituiu-se no principal motivo pelo qual se abandonou a ideia de criação de uma guarda costeira, após as discussões das décadas de 1980 e 1990, em que se destacaram as ideias do Almirante de Esquadra Mário César Flores, ocupante do então Ministério da Marinha.

A divisão de responsabilidades entre a MB e uma eventual guarda costeira seria prejudicial para ambas as instituições. Para que não houvesse prejuízo à atuação de nenhuma delas, a guarda costeira deveria surgir de um esforço orçamentário próprio, adotado pelo governo brasileiro

A defesa brasileira deve estar preparada para conflito clássico, mas também para dar resposta a novas ameaças

com a concordância parlamentar do Congresso Nacional. Não seria esse o caso, pois, já ao tempo das discussões, havia ficado claro que o orçamento da guarda costeira a ser criada seria resultado da repartição do orçamento da Marinha, o que daria lugar, na verdade, a duas instituições enfraquecidas, nenhuma, provavelmente, capaz de cumprir seu papel.

Com vistas à otimização no uso dos recursos públicos, a Marinha se estrutura para o exercício das atribuições de defesa naval e segurança marítima. Os esforços institucionais são convergentes no sentido de usar os recursos disponíveis em prol de todas essas obrigações, confirmando a vocação da MB para o duplo emprego. Essa otimização inclui planejamento e execução orçamentários, estrutura organizacional e preparo adequado dos meios materiais e humanos.

Um navio da MB em patrulha naval pode tratar, ao mesmo tempo, de atribuições relativas à defesa naval e à segurança marítima. Ao manter-se presente na área de patrulha, vela pela soberania brasileira nas AJB, cumprindo tarefa do âmbito da defesa. Caso aborde um barco pesqueiro estrangeiro não autorizado a atuar nas AJB, cumpre tarefa pertinente à segurança marítima em sua vertente *security*. Acionado para atender ao pedido de socorro de uma embarcação, atua na segurança marítima na vertente *safety*. O custo do emprego do referido navio será sensivelmente inferior ao que decorreria do deslocamento de uma ou duas outras unidades para, separadamente, cumprir as mesmas tarefas.

Uma evolução organizacional já em fase de amadurecimento na MB diz respeito à concepção dos meios navais. Idealmente, esses meios já devem ser concebidos para atuar tanto no âmbito da defesa naval quanto no da segurança marítima.

Devem ser projetados e construídos com a flexibilidade e a versatilidade necessárias ao duplo emprego. A mesma noção deve ser aplicada à concepção dos sistemas de vigilância e monitoramento e ao preparo do pessoal marítimo. Essa evolução favorece a manutenção de uma estrutura mais racionalizada em termos de custo.

Assim, o modelo de duplo emprego adotado pela MB é coerente com a ideia de otimização dos recursos públicos empregados. As limitações orçamentárias não favoreceriam a criação de uma instituição específica, distinta da MB, como uma guarda costeira para tratar da segurança marítima. Maior economia de recursos resulta da maximização dos resultados obtidos com os meios disponíveis e do adequado planejamento dos meios futuros, os quais já devem ser concebidos pela lógica do duplo emprego.

INTEROPERABILIDADE E COOPERAÇÃO INTERAGÊNCIAS

A ideia de que a atribuição das responsabilidades da segurança marítima à MB torna a Marinha a única instituição envolvida na sua implementação não é verdadeira. Nem mesmo em relação à defesa naval esse protagonismo único seria verdade, vez que a defesa das AJB é conduzida em estreita cooperação com a Força Aérea Brasileira (FAB), em especial por meio de sua aviação de patrulha. A segurança marítima é executada dentro das noções de interoperabilidade e cooperação interagências. A interoperabilidade diz respeito ao trabalho conjunto entre a Marinha e as forças irmãs, Exército e Aeronáutica. A cooperação interagências diz respeito ao trabalho conjunto entre a Marinha e outras instituições desvinculadas da função defesa nacional, como a Polícia

Federal (PF), a Receita Federal do Brasil (RFB) e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), por exemplo.

Para atender às exigências do duplo emprego, em um contexto de interoperabilidade e cooperação interagências, a MB tem investido em sua evolução organizacional e no desenvolvimento de tecnologia de sistemas de vigilância e monitoramento modernos e compartilhados. Exemplo de evolução organizacional foi a ativação, em 2021, do COMPAAz, originado dos anteriores Cismar e Comcontram. Exemplo de desenvolvimento tecnológico é o esforço de implantação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).

O SisGAAz é um grande sistema de monitoramento e controle das AJB, com funcionalidades voltadas aos campos militar e civil. Confirmando sua vocação para o duplo emprego, a MB coordenará o uso das funcionalidades militares na condição de força armada, ao mesmo tempo em que coordenará as funcionalidades civis como AM. Associado ao conceito de Consciência Situacional Marítima, o SisGAAz habilitará a Marinha a exercer proativamente a segurança marítima em sua vertente *security*, neutralizando ameaças pelo mar antes mesmo que grem efeitos negativos para o Brasil. Da mesma forma, fortalecerá a instituição para o exercício da vertente *safety*, incrementando sua capacidade de atuar na segurança do tráfego aquaviário, na salvaguarda da vida humana no mar e na prevenção da poluição ambiental marinha.

O SisGAAz foi projetado para se tornar o principal sistema de comando e controle da MB. Prevê a gestão das atividades ligadas ao mar, envolvendo vigilância, monitoramento, prevenção da poluição, recursos naturais e sendo, inclusive, uma ferramenta que pos-

sibilita a obtenção de um panorama único do controle e da segurança da Amazônia Azul, ainda mais com a percepção de que possa haver novas ameaças, como o terrorismo, o narcotráfico, o contrabando, a pirataria e o tráfico de pessoas e armas. (VILELA, 2020, p. 29)

O SisGAAz representará uma grande evolução em relação aos outros sistemas de vigilância e monitoramento hoje existentes porque, além de se valer das informações já disponíveis, superará a dependência da colaboração dos fiscalizados. Em que pesem os bons resultados obtidos no âmbito do Sistema de Informações do Tráfego Marítimo (Sistram) e outros sistemas, como o Long Range Identification and Tracking (LRIT) e o Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (Simmap), todos são sistemas de natureza colaborativa, isto é, dependem da cooperação do sujeito passivo do processo. Como não se pode esperar colaboração de quem pretenda praticar atos ilícitos nas águas jurisdicionais, o efeito desses sistemas, elevado na vertente *safety* da segurança marítima, se vê limitado na vertente *security*. Ao introduzir a utilização de Veículos Aéreos Não Tripulados (Vant) e imageamento por satélite, entre outros recursos, o SisGAAz poderá contar com informações que independam da colaboração dos fiscalizados.

Essa evolução na organização, materializada na estrutura organizacional da MB e no desenvolvimento tecnológico, é fundamental para a interoperabilidade e a cooperação interagências. É pouco provável que o Estado brasileiro avançasse com maior sucesso nesse sentido se precisasse conviver com duas ou mais instituições encabeçando a construção da mentalidade marítima, além de doutrinas

conflitantes ou repartições orçamentárias prejudiciais às atribuições da segurança marítima. Exemplo recente de cooperação interagências bem-sucedida foi a integração de diversas instituições para a garantia da lei e da ordem durante a realização das Olimpíadas Rio 2016.

Assim, o modelo do duplo emprego bem se amolda à busca da maior interoperabilidade e da maior cooperação interagências no âmbito da segurança marítima. A vocação da MB para, ao mesmo tempo, atuar como força armada e AM maximiza o uso dos recursos, reduz custos, diminui a ociosidade dos meios e incentiva as ações de coordenação e cooperação. Versatilidade e flexibilidade dos meios navais, dos sistemas tecnológicos e da estrutura organizacional devem constar entre as prioridades dos planejadores e executores dessas ações.

FORMAÇÃO E PREPARO DO PROFISSIONAL DO MAR

Profundamente ligados à mentalidade marítima, à doutrina, ao planejamento orçamentário e à cooperação interagências estão a formação e o preparo do profissional do mar. Nesse contexto, chamamos de profissional do mar todo aquele que exerça atribuições vinculadas ao uso das águas, seja no mar ou nas águas interiores, seja no âmbito civil ou no âmbito militar, uma definição distinta do que a comumente atribuída ao termo “profissional marítimo”, mas coerente com a presente pesquisa.

A partir de uma doutrina uniforme, é possível conceber programas de qualificação adequados para formar e preparar profissionais para o desempenho de novas atribuições. No âmbito da formação e capacitação de militares, programas voltados para as vertentes de *security* e *safety* da segurança marítima, como a

segurança cibernética, devem ser incentivados. No âmbito de formação e preparo do pessoal civil, devem ser incentivados programas de estudo de navios autônomos e *e-navigation*, sempre com ênfase em modernas tecnologias.

Exemplos de iniciativas nesse sentido são o Estágio Preparatório para Oficiais designados para Capitânicas, Delegacias e Agências (Espoc) e o recém-criado Estágio Básico de Segurança Marítima (E-BAS-Segmar), ambos voltados para a capacitação de militares no que se refere a ações de segurança marítima. São programas que contam com a participação de palestrantes de alto nível, internos e externos à MB, além de representantes de agências nacionais com atribuições voltadas à segurança marítima, favorecendo um entendimento amplo de suas atuações e maior interação entre os órgãos envolvidos.

No que se refere à formação e à capacitação de profissionais civis para as atividades marítimas, destacam-se as revisões permanentes dos programas das Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm), constituídas pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) e Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba). Os programas de formação de aquaviários, conduzidos pelas capitânicas dos portos, delegacias e agências, também são periodicamente revisados e aperfeiçoados.

Assim, conclui-se que o modelo de duplo emprego da MB é o mais adequado do ponto de vista de formação e preparo do profissional do mar. A uniformidade doutrinária e a otimização de recursos inerentes a esse duplo emprego favorecem a capacitação do profissional do mar com custos menores e em atendimento a programas concebidos coerentemente com as necessidades profissionais identificadas e com a mentalidade marítima fomentada.

CONCLUSÃO

Não existe uniformidade na organização da segurança marítima no mundo. Os Estados organizam suas estruturas de acordo com a respectiva evolução histórica, política e marítima. Há Estados que separam institucionalmente a segurança marítima da defesa naval. É o caso, por exemplo, dos Estados Unidos da América, em que a defesa naval é atribuída à US Navy, e a segurança marítima à US Coast Guard, assim como da Argentina, em que a defesa naval compete à Armada Argentina e a segurança marítima compete à Prefectura Naval. Há Estados que, por sua vez, reúnem a defesa naval e a segurança marítima em uma única organização, dando origem à ideia das Marinhas de duplo emprego, como é o caso, por exemplo, do Brasil.

Partindo da distinção entre o que se denomina combate no mar, correspondente à defesa naval clássica contra ameaças estatais, e o combate pelo mar, correspondente à segurança marítima contra ameaças híbridas (estatais e não estatais), o PEM 2040 define um conceito estratégico militar-naval que contempla a defesa marítima de amplo espectro, definição que reúne as noções de defesa naval e segurança marítima. A segurança marítima, por sua vez, se desdobra em duas vertentes, a *safety*, que diz respeito à segurança da navegação contra acidentes, e a *security*, correspondente ao combate pelo mar e à proteção contra ameaças híbridas, estatais e não estatais.

Para o desempenho de suas atribuições de segurança marítima, nas duas vertentes, a MB promove sua evolução organizacional e investe em tecnologias avançadas de vigilância e monitoramento. No que se refere à estrutura organizacional, destacam-se a estrutura da Autoridade Marítima,

designação específica do Comando da Marinha para o exercício das atribuições subsidiárias relativas à segurança marítima, e a ativação do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul, órgão moderno, versátil e flexível para atender às necessidades de *safety* e *security*, bem como atuar em apoio à interoperabilidade e à cooperação interagências. No que se refere às tecnologias avançadas, destaca-se a implantação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, que habilitará a MB a promover em tempo real a vigilância e o monitoramento do tráfego marítimo, em atenção às duas vertentes da segurança marítima, sobre as Águas Jurisdicionais Brasileiras, com possibilidade de se estender ao entorno estratégico definido na Estratégia Nacional de Defesa, até a margem africana do Atlântico Sul.

O modelo de duplo emprego da MB, que reúne as atribuições de defesa naval e segurança marítima, se mostra o mais adequado à realidade do Estado brasileiro, em que a mentalidade marítima é desenvolvida ainda em nível incipiente e as restrições orçamentárias exigem a otimização dos recursos disponíveis, sem favorecer a divisão de esforços entre instituições distintas. Cinco vantagens são identificadas neste modelo: as referentes aos temas da mentalidade marítima brasileira, uniformidade doutrinária, otimização no uso dos recursos públicos, interoperabilidade e cooperação interagências e formação e preparo do profissional do mar.

Melhor fomento à mentalidade marítima brasileira desponta como a primeira vantagem percebida no modelo de duplo emprego da MB nas atividades de defesa naval e segurança marítima. A MB é a instituição mais vocacionada para incentivar a sociedade brasileira a pensar o seu mar, suas riquezas e suas potencialidades,

como decorrência de seu peso histórico e sua credibilidade. Dispersar as atividades de segurança marítima por outras instituições enfraqueceria esse fomento.

Maior uniformidade doutrinária se apresenta como a segunda vantagem do modelo de duplo emprego da MB na defesa naval e na segurança marítima. A uniformidade doutrinária é fundamental no contexto de uma mentalidade marítima em desenvolvimento ainda incipiente e tem desdobramentos sobre as ações empreendidas a partir da inteligência estabelecida. A evolução organizacional poderia ser prejudicada pelo desenvolvimento de doutrinas distintas, provável efeito de uma eventual divisão das responsabilidades da defesa naval e da segurança marítima entre duas ou mais instituições.

Otimização no uso dos recursos públicos se destaca como uma vantagem e, ao mesmo tempo, importantíssima justificativa institucional para a adoção do modelo de duplo emprego da MB. As permanentes restrições orçamentárias não favorecem a dispersão dos recursos da defesa marítima, já escassos, por mais de uma instituição. A concentração das responsabilidades principais na MB a credencia para otimizar o uso dos recursos públicos, tanto em termos de planejamento orçamentário quanto em termos da concepção de meios navais e do preparo do pessoal envolvido. Maior economia de recursos resulta da maximização dos resultados obtidos com os meios disponíveis.

Melhor fomento à interoperabilidade e à cooperação interagências constitui importante vantagem do duplo emprego da MB nas atribuições da defesa naval e da segurança marítima. O fato de a MB ocupar o papel central na segurança marítima pode induzir à equivocada ideia de que ela seja a única instituição com responsabilidades a esse respeito. Nada

mais enganoso do que essa equivocada conclusão, a qual não se mostra verdadeira nem mesmo em relação à defesa nacional. Haja vista a miríade das novas ameaças, notadamente as de origem não estatal, a segurança marítima, nas vertentes *safety* e *security*, é essencialmente dependente da cooperação entre as diferentes agências governamentais. Contar com uma instituição especialmente vocacionada e dotada dos necessários instrumentos de coordenação e cooperação, no caso a MB, se afirma como vantagem decisiva.

Melhor formação e preparo do profissional do mar se revela mais uma vantagem do duplo emprego da MB nas atribuições da defesa naval e da segurança marítima. O fato de a mentalidade marítima e a doutrina marítima terem origem na mesma instituição reforça a base única da formação do profissional do mar, mitigando problemas que poderiam advir de uma dispersão de conteúdo, programas de estudo desconexos e práticas profissionais conflitantes. Tanto em relação aos militares quanto em relação aos civis, o preparo profissional para o enfrentamento dos novos desafios da segurança marítima, seja na vertente *safety*, seja na vertente *security*, tende a produzir resultados mais consistentes sob a tutela de uma instituição única, central no sistema de coordenação dos esforços. A uniformidade doutrinária e a otimização de recursos inerentes a esse duplo emprego favorecem a capacitação do profissional do mar com custos menores e em atendimento a programas concebidos coerentemente com as necessidades profissionais identificadas e com a mentalidade marítima fomentada.

Longa e profícua é a experiência da MB no trato da vertente *safety* da segurança marítima. Secular é a atenção institucional à segurança do tráfego aquaviário

e à salvaguarda da vida humana no mar. A preocupação com o meio ambiente marinho, historicamente mais recente, foi incorporada às competências da instituição, até o momento com bons resultados, em especial devido às boas relações de cooperação e coordenação estabelecidas com outras agências governamentais.

Mais recente é o trato da vertente *security* da segurança marítima, cuja atenção veio a público, sobretudo, a partir dos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001. Além disso, são cada vez mais decisivos os recursos do mar na vida econômica dos Estados, o que faz ressaltar a necessidade de sua adequada proteção contra ameaças estatais e não estatais. O combate pelo mar, que exige respostas proporcionais e emprego limitado de força, somou-se ao tradicional combate no mar, associado ao uso ilimitado da força contra adversários estatais. Natural foi a atribuição dessas responsabilidades à MB, força armada historicamente vocacionada para o exercício de atribuições com múltiplos propósitos e a mais experiente instituição brasileira no trato da problemática marítima.

O duplo emprego consiste no modelo mais adequado para a MB, em especial no contexto das restrições orçamentárias vigentes da escassez de meios navais. A necessidade de otimização no uso dos recursos, que faz parte da realidade de praticamente qualquer país, é absolutamente crítica para a realidade brasileira. As perspectivas orçamentárias para o futuro não são animadoras, ao mesmo tempo em que a sociedade brasileira exigirá cada vez mais resultados efetivos com economia de recursos.

O duplo emprego não produz qualquer crise de identidade ou sobrecarga funcional na MB. A instituição conta com estrutura organizacional que permite atender, da melhor forma possível, às exigências da defesa naval e da segurança marítima, sendo capaz de distinguir claramente entre as duas responsabilidades e, ao mesmo tempo, conjugar os esforços despendidos com vistas à maximização dos resultados. O fato de a Marinha encampar a defesa naval e a segurança marítima faz com que esses dois aspectos se reforcem mutuamente, e a instituição constrói sua credibilidade pelo bom trabalho em ambos os contextos de responsabilidade.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Segurança da Navegação; Segurança no Mar;
<ADMINISTRAÇÃO>; Organização; Organização Administrativa;

REFERÊNCIAS

- 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*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão (Funag), 2014, 589 p., pp. 127-577. Coleção Relações Internacionais, ISBN 978-85-7631-505-6.
- BEIRÃO, A. P. “Uma proposta de delimitação da segurança marítima do Atlântico Sul”. In: ALMEIDA, F. E. A.; MOREIRA, W. S. (Org.). *Estudos marítimos: visões e abordagens*. São Paulo: Humanitas, 2019, 422 p., pp. 153-176. (História Diversa, 10). ISBN 978-85-7732-388-3.

- BEKKEVOLD, J. I.; TILL, G. (ed.). *International order at sea: how it is challenged, how it is maintained*. Oslo, London: Palgrave Macmillan, 2016. ISBN 971-1-137-58663-6 (e-Book).
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília: Congresso Nacional, 1988.
- BRASIL. Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a patrulha naval e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2004.
- BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta). Brasília: Congresso Nacional, 1997.
- BUEGER, C.; EDMUNDS, T. “Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies”. *International affairs*, v. 93, n. 6, pp. 1.293-1.311, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>. Disponível em: <https://academic.oup.com/ia/article/93/6/1293/4111108>. Acesso em: 4 set. 2021.
- CEMBRA. Centro de Excelência para o Mar Brasileiro. *O Brasil e o mar no século XXI: relatório aos tomadores de decisão do País*. Edição virtual. Rio de Janeiro: Cembra, 2013. ISBN 978-85-65171-00-7. Disponível em: <https://www.cembra.org.br/index.php/livro-o-brasil-e-o-mar-no-seculo-xxi>. Acesso em: 29 dez. 2021.
- CRESWELL, J. W. *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. 2ª edição. 2012. Disponível em: http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic1334586.files/2003_Creswell_A%20Framework%20for%20Design.pdf. Acesso em: 22 set. 2020.
- FARIA, J. A. P. M. A Consciência Situacional Marítima (CSM) e a Marinha do Brasil. *Revista da Escola de Guerra Naval*, EGN, 21(1), pp. 25-62, ISSN 1809-3191, Rio de Janeiro, 2015.
- FERRAJOLI, L. *A soberania no mundo moderno: nascimento e crise do Estado nacional*. Tradução Carlo Coccioli e Márcio Lauria Filho. São Paulo: Martins Fontes, 2002. ISBN 85-336-1720-8. Série Justiça e Direito.
- FIGUEIREDO, E; MONTEIRO, A. A. D. “O papel do Brasil na segurança marítima no Atlântico Sul”. *Revista da Escola de Guerra Naval*, EGN, 18(1), pp. 213-229, ISSN 1809-3191, Rio de Janeiro, 2012.
- FLORES, M. C. *Reflexões estratégicas: pensando a defesa nacional*. São Paulo: É Realizações, 2002. ISBN 85-88062-09-7.
- FORMELA, K.; NEUMANN, T.; WEINTRIT, A. “Overview of definitions of maritime safety, safety at sea, navigational safety, and safety in general”. *Transnav*, v. 13, n. 2, pp. 285-290, June, 2019. DOI: 10.12716/1001.13.02.03.
- GAVOUNELI, M. *Functional jurisdiction in the law of the sea*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, pp. 1-130. ISBN 978-90-04-16345-4. (Publications on Ocean Development, 62).
- HOCH, G. A. W. “National and international approaches to maritime security”. In: NWC. *Security at sea*. Newport, 2007. (Conference keynote addresses). Disponível em: https://brill.com/view/book/edcoll/9789047440406/Bej.9789004164277.v-594_004.xml. Acesso em: 4 set. 2021.
- KLEIN, N. *Maritime law security and the law of the sea*. Oxford: Oxford University Press, 2011. ISBN 978-0-19-956653-2.
- KRASKA, J. “Grasping ‘the influence of law on sea power’ ”. *Naval War College Review*, 62(3), pp. 113-135, Summer, 2009. ISSN 0028-1484. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1423107. Acesso em: 15 set. 2021.
- MARINHA DO BRASIL. Doutrina Militar Naval. (EMA 305). Documento ostensivo aprovado para uso na MB, Brasília: Estado-Maior da Armada (EMA), 2017.
- MARINHA DO BRASIL. Plano Estratégico da Marinha. (PEM 2040). Brasília: Estado-Maior da Armada, 2020.

- MARINHA DO BRASIL. Portaria 37/MB/MD/2022. Brasília: Comando da Marinha, 2022. (Estabelece a estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas).
- MARINHA DO BRASIL. Portaria 350/MB/MD. Brasília: Comando da Marinha, 2021. (Altera a denominação do Centro Integrado de Segurança Marítima, o posto do titular da OM e dá outras providências).
- PSARAFTIS, H. N. Maritime safety: to be or not to be proactive. *WMU Journal of maritime affairs*, n. 1, pp. 3-16, 2002. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007%2FBF03195022>. Acesso em: 4 set. 2021.
- SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, P. B. *Metodologia de pesquisa*. Tradução Fátima Conceição Murad, Melissa Kassner e Sheila Ladeira. 3ª ed. São Paulo: McGraw-Hill, 2006. ISBN: 85-8680493-2.
- SILVA, A. P. I. *Estratégia de segurança marítima para o Brasil no Atlântico Sul*. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia – Caepe). Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra (ESG), 2017.
- TANAKA, Y. *The international law of the sea*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. ISBN 978-0-521-27952-9.
- TILL, G. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 2nd edition. Abingdon, New York: Routledge, 2009. ISBN 0-203-88048-X.
- UNITED NATIONS. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Montego Bay, Jamaica, 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 29 jun. 2021.
- VIDIGAL, A. A. F. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro: meados da década de 70 até os dias atuais*. Rio de Janeiro: Clube Naval, setembro, 2002.
- VILELA, E. S. *Atlântico Sul: a estratégia da Marinha do Brasil para a segurança marítima*. Monografia (Curso Superior de Inteligência Estratégica – CSIE). Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra (ESG), 2020.
- ZANELLA, T. V. *Manual de Direito do Mar*. ISBN 978-858-425-574-0. Belo Horizonte: D'Plácido, 2017.

ANEXO I – IDENTIFICAÇÃO DOS ENTREVISTADOS

Entrevistado 1: Almirante de Esquadra Alípio Jorge Rodrigues da Silva – comandante de Operações Navais, ex-comandante da Escola Superior de Guerra.

Entrevistado 2: Vice-Almirante Eduardo Machado Vásquez – comandante do 1º Distrito Naval, ex-comandante da Força Naval das Nações Unidas no Líbano.

Entrevistado 3: Vice-Almirante Alexandre Cursino de Oliveira – diretor de Portos e Costas, ex-capitão dos Portos do Estado do Rio de Janeiro.

Entrevistado 4: Contra-Almirante Gustavo Calero Garriga Pires – subchefe de Operações do ComOpNav, primeiro comandante de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul, ex-comandante do Centro Integrado de Segurança Marítima.

Entrevistado 5: Capitão de Mar e Guerra João Batista Barbosa – comandante do Cismar, ex-comandante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, ex-capitão dos Portos do Estado de Sergipe.