

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC RODRIGO FARIA FRANCA

OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS:

uma abordagem do relacionamento do COMPAAz com as Agências

Governamentais no contexto da Segurança Marítima

Rio de Janeiro

2022

CC RODRIGO FARIA FRANCA

**OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS:**

uma abordagem do relacionamento do COMPAAz com as Agências

Governamentais no contexto da Segurança Marítima

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

Orientador: CMG (RM1) Luís Fernando Nogueira Pompeu.

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2022

## AGRADECIMENTOS

A Deus, pela saúde e paz de espírito que me permitiram a elaboração deste trabalho.

À minha amada esposa Thatiane pelo incentivo, apoio, compreensão e paciência irrestritos, não só durante esta pesquisa, mas em todos os momentos da nossa união.

Aos meus pais, por todo amor, dedicação, ensinamentos e torcida pelo meu sucesso.

Ao CMG (RM1) Luís Fernando Nogueira Pompeu, meu orientador, pelo esmero e pela maneira cortês e precisa com que buscou aprimorar, por intermédio de seus conselhos e observações, cada minúcia deste trabalho.

Ao Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul, pela disponibilidade e contribuição que em muito me auxiliou.

## RESUMO

Tendo em vista o grande volume das atividades marítimas realizadas em Águas Jurisdicionais Brasileiras impulsionadas pela globalização, esta dissertação se propôs a estudar a estrutura, as tarefas e as atribuições do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul e seu nível de relacionamento com as Agências Governamentais de interesse da Marinha do Brasil para o contínuo incremento da Segurança Marítima. Nesse sentido, transcreveram-se as teorias relacionadas à Boa Ordem no Mar, de Geoffrey Till (1945-) e Segurança Marítima, abordando o conceito de Entorno Estratégico Brasileiro e de Consciência Situacional Marítima. Após, foram estudados os conceitos de Operações Interagências e os modelos de níveis de relação interagências propostos por Yrjö Engeström (1948-), por Salvador Raza (?-) e pelo Manual de Operações Interagências do Exército Brasileiro (2020), além dos fatores de êxito nas operações, possibilitando uma interpretação mais elaborada. Relacionou-se, por exemplo, a integração das agências canadenses nas operações de Segurança Marítima nos *Maritime Security Operations Centers*. Em seguida, realizou-se um antecedente histórico do antigo Centro Integrado de Segurança Marítima e, logo após, analisou-se o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul com o objetivo de verificar, à luz do arcabouço teórico apresentado, o seu nível de relacionamento com as Agências Governamentais de interesse para a Segurança Marítima brasileira. Assim, foi possível concluir em que nível de colaboração o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul se relaciona com as Agências Governamentais parceiras. No cerne da Segurança Marítima, evidenciou-se a importância da constante colaboração interagências, a fim de proporcionar o correto emprego do Poder Naval.

**Palavras-chave:** Boa Ordem no Mar, Consciência Situacional Marítima, Entorno Estratégico Brasileiro, Operação Interagências, Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul e Segurança Marítima.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Linhas de Comunicações Marítimas.....	61
Figura 2 – Tráfego de embarcações no Entorno Estratégico Brasileiro.....	62
Figura 3 – Mapa de exploração e produção de óleo e gás no Brasil.....	63
Figura 4 – O círculo virtuoso de Geoffrey Till.....	64
Figura 5 – Requisitos gerais para a manutenção da Boa Ordem no Mar de Geoffrey Till.....	65
Figura 6 – Os atributos do mar e as ameaças à Boa Ordem no Mar segundo Geoffrey Till.....	66
Figura 7 – O Entorno Estratégico Brasileiro.....	67
Figura 8 – Amazônia Azul.....	68
Figura 9 – Nível Coordenação da Teoria da Atividade de Yrjö Engeström.....	69
Figura 10 – Nível Cooperação da Teoria da Atividade de Yrjö Engeström.....	70
Figura 11 – Nível Comunicação da Teoria da Atividade de Yrjö Engeström.....	71
Figura 12 – Zona Econômica Exclusiva do Canadá.....	72
Figura 13 – Áreas de responsabilidade dos MSOC.....	73
Figura 14 – Organograma do CISMAR.....	74
Figura 15 – Organograma da Marinha do Brasil.....	75
Figura 16 – Organograma do COMPAAz.....	76
Figura 17 – Navios para operações de Busca e Salvamento ( <i>Search and Rescue unit – SRU</i> ) disponíveis e área de responsabilidade SAR do Brasil.....	77
Figura 18 – Mapa sensível da DPC.....	78
Figura 19 – Representação gráfica (ilustrativa) do SisGAAz.....	79

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação das Agências envolvidas com Segurança Marítima e suas respectivas ameaças relacionadas.....	80
--	----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMAS -	Área Marítima do Atlântico Sul
ANP -	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANTAQ -	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Anvisa -	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
CBSA -	<i>Canadian Border Service Agency</i>
CCOPI -	Curso de Coordenação e Planejamento Interagências
CCTOM -	Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo
CCTRAM -	Centro de Controle do Tráfego Marítimo
CENSIPAM -	Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia
CISMAR -	Centro Integrado de Segurança Marítima
CLSM -	Centros Locais de Segurança Marítima
CNTM -	Controle Naval do Tráfego Marítimo
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COLCO -	Comando Local do Controle Operativo
ComCoNTraM -	Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
ComOpNav -	Comando de Operações Navais
COMPAAz -	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
ComTOM -	Comandante do Teatro de Operações Marítimo
Conportos -	Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis

ConSAR -	<i>Console Search and Rescue</i>
CRSM -	Centros Regionais de Segurança Marítima
CSM -	Consciência Situacional Marítima
DFO -	<i>Fisheries and Oceans Canada</i>
DMN -	Doutrina Militar Naval
DPC -	Diretoria de Portos e Costas
DPF -	Departamento da Polícia Federal
EB -	Exército Brasileiro
EMCFA -	Estado-Maior conjunto das Forças Armadas
EN -	Estratégia Naval
END -	Estratégia Nacional de Defesa
ESD -	Escola Superior de Defesa
EUA -	Estados Unidos da América
GCC -	Guarda Costeira Canadense
GCI -	Gabinete de Crise Interagências
Ibama -	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ICM-Bio -	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IMO -	<i>International Maritime Organization</i>
MB -	Marinha do Brasil
MD -	Ministério da Defesa
MSOC -	<i>Maritime Security Operations Centre</i>
NCAGS -	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i>
OBNAV -	Objetivo Naval



ONG -	Organização não governamental
ONU -	Organização das Nações Unidas
OTAN -	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PEM -	Plano Estratégico da Marinha
PND -	Política Nacional de Defesa
RCMP -	<i>Royal Canadian Mounted Police</i>
RFB -	Receita Federal do Brasil
SISTRAM -	Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SSTA -	Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
USCBP -	<i>United States Customs and Border Protection</i>
USCG -	<i>United States Coast Guard</i>
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS -	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>SEGURANÇA MARÍTIMA.....</b>	<b>13</b>
2.1	A BOA ORDEM NO MAR.....	13
2.2	A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ÂMBITO INTERNACIONAL E NACIONAL .....	14
2.3	O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO .....	17
2.4	A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA.....	19
<b>3</b>	<b>OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS .....</b>	<b>22</b>
3.1	A FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E OS NÍVEIS DE COLABORAÇÃO DAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS .....	22
3.2	FATORES DE ÊXITO NAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS .....	29
3.3	O EXEMPLO DO CANADÁ.....	31
<b>4</b>	<b>AS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS NO COMANDO DE OPERAÇÕES MARÍTIMAS E PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA AZUL .....</b>	<b>36</b>
4.1	O ANTIGO CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA MARÍTIMA.....	36
4.2	O COMANDO DE OPERAÇÕES MARÍTIMAS E PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA AZUL .....	39
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>50</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>53</b>
	<b>APÊNDICE .....</b>	<b>57</b>
	<b>ANEXOS .....</b>	<b>61</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O Brasil possui uma larga extensão litorânea onde estão concentrados mais da metade de sua população.<sup>1</sup> Presumivelmente, a zona oceânica que banha o litoral brasileiro abriga complexos ecossistemas ambientais, além de possuir imensas reservas de recursos naturais, como o petróleo e o gás natural, inclusive no leito e subsolo marinho de jurisdição brasileira.<sup>2</sup>

Assim, torna-se importante o desenvolvimento de uma economia do mar de forma sustentável que englobe, entre outras, atividades como: pesca, extração de hidrocarbonetos, transporte marítimo, instalações portuárias, turismo, mineração em águas profundas e monitoramento e proteção desse patrimônio. Nesse sentido, cabe ressaltar a fundamental importância das vias navegáveis para o comércio marítimo brasileiro, onde os oceanos e as vias fluviais atuam como importantes meios de conexão, possuindo elevado valor estratégico para o progresso brasileiro.<sup>3</sup>

Em paralelo, é proveitoso observar que, atualmente, o fenômeno da globalização<sup>4</sup> trouxe consigo um ambiente multifacetado com ameaças de naturezas distintas, como o narcotráfico, o crime organizado transfronteiriço, o tráfico de armas, a pirataria marítima, a pesca ilegal, colocando à prova as capacidades do Estado brasileiro. Portanto, em um

---

<sup>1</sup> Fonte IBGE. Disponível em: <[https://atlasescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas\\_brasil/brasil\\_distribuicao\\_populacao.pdf](https://atlasescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_brasil/brasil_distribuicao_populacao.pdf)>. Acesso em 10 jun. 2022

<sup>2</sup> Vide ANEXO C.

<sup>3</sup> Vide ANEXO A e ANEXO B.

<sup>4</sup> Globalização é a integração entre os mercados produtores e consumidores de diversos países, graças ao desenvolvimento e barateamento dos custos de transporte, aos importantes avanços tecnológicos dos meios de comunicação, que reduziram significativamente o tempo e a distância (redes de computadores, satélites etc.), ao surgimento e à ação de empresas multinacionais, integrando as economias e tornando o mundo um mercado único imenso.

ambiente globalizado, caracterizado pela integração entre mercados e consumidores, tais ameaças afetam a todos que dependem da economia daquela região.

Nesse contexto, percebe-se a relevância do Estado se fazer presente nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)<sup>5</sup> com a intenção de salvaguardar a produção nacional de riquezas e garantir que as ameaças não atuem, o que corrobora a grande importância da relação da Marinha do Brasil (MB) com as Agências Governamentais envolvidas na Segurança Marítima. Do mencionado no presente parágrafo, retira-se a relevância da pesquisa.

O propósito desta dissertação visa a analisar a estrutura, as tarefas e as atribuições do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz) e o seu nível de relacionamento com as Agências Governamentais de interesse da MB para o contínuo incremento da Segurança Marítima.

Isso posto, este trabalho adotará uma metodologia exploratória, enquanto se fundamentará nas bibliografias, leis e nas publicações doutrinárias, sendo seu produto estruturado em quatro capítulos, além desta introdução.

No segundo capítulo, serão expostos, na visão de Geoffrey Till, os atributos do mar e a importância da manutenção da Boa Ordem no Mar. Em seguida, serão abordados o conceito de Segurança Marítima dentro do mapa estratégico da MB; a importância do entorno estratégico brasileiro; e a relevância da mentalidade da Consciência Situacional Marítima (CSM).

---

<sup>5</sup> As Águas Jurisdicionais Brasileiras compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental, além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2017a).

No terceiro capítulo, serão apresentadas as teorias utilizadas para conceituar as Operações Interagências, expondo os diversos níveis de relacionamento entre as agências e os fatores necessários para o êxito de uma operação. Nesse contexto, será apresentado o caso do Canadá, que possui um centro de operações com diversas agências integradas desde 2004.

No quarto capítulo, será realizado um antecedente histórico do antigo Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) e, após, serão analisadas a estrutura, as tarefas e as atribuições do COMPAAz para realização das Operações Interagências. Em seguida, analisar-se-á o COMPAAz com o objetivo de verificar, à luz do arcabouço teórico apresentado, o nível de relacionamento com as Agências Governamentais de interesse para o contínuo incremento da Segurança Marítima. Ademais, buscando incrementar a pesquisa documental e bibliográfica, foi realizada uma entrevista com um Oficial de Marinha representante do COMPAAz, conforme registrado no apêndice.

Por fim, no quinto capítulo, serão apresentadas as conclusões desta pesquisa.

## 2 SEGURANÇA MARÍTIMA

Neste capítulo, serão abordados os conceitos teóricos relevantes da Boa Ordem no Mar, Segurança Marítima, bem como o conceito de Entorno Estratégico Brasileiro e de CSM.

### 2.1 A BOA ORDEM NO MAR

Segundo Geoffrey Till (2018), as razões para prosperidade marítima dos Estados estão relacionadas em fazer o melhor uso econômico e estratégico dos atributos do mar.<sup>6</sup> Esse uso, por sua vez, dependerá de uma abordagem marítima com as seguintes características relacionadas entre si: uma relação íntima entre o Poder Marítimo<sup>7</sup> e a prosperidade econômica; uma associação entre Poder Marítimo e valores comerciais; moderação política; e capacidade de controle.

Dentro desse contexto, aproveitar os benefícios relacionados aos atributos do mar dependerá da manutenção de uma Boa Ordem no Mar. Assim, esse conceito deve refletir a garantia da Segurança Marítima e permitir aos Estados a busca de seus interesses no mar, e por meio dele, a explorarem os recursos vivos e não vivos do mar de maneira ecologicamente sustentável e a desenvolverem pelo mar um ambiente livre de ameaças, respeitando as normas e os regulamentos do direito internacional e nacional (TILL, 2018).

---

<sup>6</sup> Os atributos do mar relacionados à Boa Ordem no Mar, na visão de Geoffrey Till, são: o mar como recurso; o mar como meio de transporte; o mar como meio de soberania; e o mar como um meio ambiente (TILL, 2018). Vide ANEXO F.

<sup>7</sup> O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e a manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2017a).

Ademais, a manutenção da Boa Ordem no Mar é complexa e importante e sua manutenção exige um extenso envolvimento do Poder Naval. Corroborando essa visão, o Poder Marítimo pode ser visto como um sistema no qual o Poder Naval<sup>8</sup> protege os ativos marítimos que são a fonte da prosperidade e eficácia militar de um Estado, conforme exposto no círculo virtuoso<sup>9</sup> de Geoffrey Till (TILL, 2018).

Isso posto, as oportunidades geradas na busca pela utilização dos atributos do mar livre de ameaças são fundamentais para se estabelecer e manter uma Boa Ordem no Mar, facilitando, assim, o desenvolvimento e crescimento econômico de cada Estado. No entanto, as vulnerabilidades podem ser exploradas por diversas ameaças, acarretando potenciais riscos.

Nesse sentido, para um melhor aproveitamento dos benefícios propiciados pela exploração da maior parte desses atributos, o Estado brasileiro deve empenhar-se na defesa dos interesses nacionais nos espaços marítimos sob jurisdição brasileira.

## 2.2 A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ÂMBITO INTERNACIONAL E NACIONAL

No âmbito internacional, a Organização Marítima Internacional (IMO)<sup>10</sup> é um organismo especializado da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável pela Segurança Marítima. Seu plano estratégico estabelece como missão, resumidamente, a promoção de um transporte marítimo seguro, sendo a responsável pelo estabelecimento de

---

<sup>8</sup> O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa, identificados na Política Nacional de Defesa (PND), conforme as diretrizes estabelecidas pela Estratégia Nacional de Defesa (END) (BRASIL, 2017a).

<sup>9</sup> Vide ANEXO D.

<sup>10</sup> Do inglês, *International Maritime Organization* (IMO).

padrões internacionais visando à proteção e à segurança do transporte marítimo (IMO, [2022]). Tal informação demonstra a relevância de uma regulamentação internacional, uma vez que grande parte do volume do comércio internacional é feito por via marítima.

Ainda sob a égide da ONU, é proveitoso observar que, na realização da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), foram definidos os direitos e deveres dos Estados costeiros e navios nas diferentes áreas marítimas, quais sejam: as águas interiores,<sup>11</sup> o mar territorial,<sup>12</sup> a zona contígua,<sup>13</sup> a Zona Econômica Exclusiva (ZEE),<sup>14</sup> a Plataforma Continental,<sup>15</sup> as águas arquipelágicas, os estreitos utilizados para a navegação internacional e o alto-mar (BRASIL, 2017a).

A CNUDM ainda estabelece, em seu Art. 98, que todo Estado costeiro deve promover o estabelecimento, o funcionamento e a manutenção de um adequado e eficaz

<sup>11</sup> As águas interiores brasileiras compreendem todas as águas do lado interno (na direção da terra) da linha de base de um Estado costeiro, ou seja, rios, lagos, mares internos, ancoradouros e certas baías. Compreende, também, o espaço marítimo entre o litoral e a linha de base estabelecida para a medição da faixa do mar territorial” (BRASIL, 2015, p.25).

<sup>12</sup> O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de 12 milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil. Nos locais onde a costa apresente recorte profundos e reentrâncias ou em que exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata, será adotado o método das linhas de base retas, ligando pontos apropriados, para o traçado da linha de base, a partir da qual será medida a extensão do mar territorial. A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo (BRASIL, 1993).

<sup>13</sup> A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das 12 às 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, nos seus territórios, ou no seu mar territorial e reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial (BRASIL, 1993).

<sup>14</sup> A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das 12 às 200 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. Nela, o Estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos (BRASIL, 1993).

<sup>15</sup> A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (BRASIL, 1993).



serviço de busca e salvamento para garantir a Segurança Marítima de área, e, quando as circunstâncias o exigirem, cooperar para esse fim com os Estados vizinhos mediante ajustes regionais de cooperação mútua (BRASIL, 1995).

Dessa forma, espera-se uma correlação de definições e procedimentos em publicações doutrinárias brasileiras afetas à Segurança Marítima com a IMO e com o estabelecido na CNUDM.

No âmbito brasileiro, o Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040)<sup>16</sup> prevê que, na função de defesa desempenhada pelo Poder Marítimo estão presentes, além da defesa naval clássica contra ameaças estatais, as vertentes *safety* e *security* de Segurança Marítima. Na vertente *safety*, ou seja, na Segurança do Tráfego Aquaviário, o Poder Naval atua na esfera da Autoridade Marítima, dentro das atribuições subsidiárias particulares previstas, para o tráfego seguro de embarcações, prevenindo a ocorrência de poluição hídrica, acidentes e incidentes de navegação causados por embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.<sup>17</sup> Na vertente *security*, ou Proteção Marítima, ocorre o emprego coercitivo do Poder Naval, geralmente com a atuação de outros órgãos governamentais contra variados tipos de ilícitos e quaisquer outras ameaças (BRASIL, 2020d).

A Doutrina Militar Naval (DMN) refere-se à Segurança Marítima como um conceito sempre presente, exigindo preparação e emprego permanente do Poder Naval. Assim, no contexto de prover Segurança Marítima, o Poder Naval contribui nas atividades de emprego

<sup>16</sup> O Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040) é um documento de alto nível, com o propósito de orientar o planejamento de médio e longo prazos, por meio de Objetivos Navais (OBNAV) organizados em uma cadeia de valores, orientados pela Visão de Futuro da Marinha do Brasil (MB). A partir da análise desses objetivos, são elaboradas as Ações Estratégicas Navais (AEN) que contribuirão para o alcance da Missão da Força (BRASIL, 2020d).

<sup>17</sup> A Lei Complementar n.º 97/1999 dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. As atribuições subsidiárias particulares de responsabilidade da MB constam no Art. 17 da mesma lei.

limitado da força<sup>18</sup> e nas atividades benignas,<sup>19</sup> com diversas ações visando à proteção das pessoas e do patrimônio (BRASIL, 2017a).

Outrossim, a DMN reforça que o objetivo prioritário da estratégia de Segurança Marítima é contribuir para a dissuasão contra qualquer concentração de forças hostis nas águas interiores e espaços marítimos, sob a jurisdição brasileira (BRASIL, 2017a).

Nesse cerne, o Objetivo Naval (OBNAV)<sup>20</sup> de Prover a Segurança Marítima, dentro do mapa estratégico da MB, tem a finalidade de reduzir de forma significativa a quantidade de incidentes e, principalmente, acidentes de navegação nas AJB, dentro da vertente *safety*. Já com relação à Proteção Marítima, visa a incrementar a capacidade da MB em termos de operações ou cooperações que promovam a fiscalização das AJB, a fim de garantir de forma plena os direitos de soberania do Brasil (BRASIL, 2020d).

### 2.3 O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO

A Política Nacional de Defesa (PND) expressa as metas a serem atingidas com vistas a assegurar a Defesa Nacional e, sem desconsiderar a esfera global, estabelece como área de interesse prioritário o Entorno Estratégico Brasileiro,<sup>21</sup> que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da Costa Ocidental Africana e a Antártica (BRASIL, 2020f).

---

<sup>18</sup> As atividades de emprego limitado da força são aquelas em que a MB exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, do qual o Brasil tenha assumido obrigação, determinada por organização intergovernamental (BRASIL, 2017a).

<sup>19</sup> Atividades nas quais nem a violência tem parte em suas execuções, nem o potencial de aplicação da força é pré-requisito necessário. Quando desempenhadas no exterior, normalmente, são em ambiente permissivo (BRASIL, 2017a).

<sup>20</sup> Os Objetivos Navais consubstanciam a Política Naval e são os objetivos de mais alto nível estabelecidos pela MB, que orientarão o Planejamento Estratégico da Instituição, a fim de viabilizar o alcance de sua visão de futuro para 2039 (BRASIL, 2019c).

<sup>21</sup> Vide ANEXO G.

Destaca-se que o Entorno Estratégico Brasileiro detém significativas reservas de recursos naturais, em um mundo já ocioso da escassez desses ativos. Tal cenário poderá ensejar o acontecimento de conflitos nos quais prevaleça o uso da força ou o seu respaldo para a imposição de sanções políticas e econômicas. Potências externas têm incrementado sua presença e influência nessas áreas (BRASIL, 2020f).

Por sua vez, no Atlântico Sul, é evidente o crescimento de ilícitos transnacionais, pesca predatória, crimes ambientais e a presença de países que dela não fazem parte e que, no entanto, possuem interesses na região. Assim, as expressões do Poder Nacional<sup>22</sup> devem estar adequadamente capacitadas para fazer valer os interesses nacionais (BRASIL, 2020d).

Ressalta-se que as práticas extrativistas na Amazônia Azul,<sup>23</sup> materializadas por uma produção oceânica alicerçada na implementação de infraestruturas críticas, têm evocado o desenvolvimento de um novo paradigma associado à defesa de interesses marítimos: o Combate pelo Mar. Esse conceito estratégico marítimo-naval deve privilegiar tanto a interoperabilidade quanto a capacitação para conduzir Operações Interagências, que integram as Forças Armadas e outros órgãos com a finalidade de conciliar interesses e coordenar esforços, o que se revela crucial nas vastas porções marítimas e fluviais brasileiras (BRASIL, 2020d).

Como resultado, uma Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)<sup>24</sup> mais forte contribuirá para a consolidação do Brasil como ator regional relevante, aumentando sua

---

<sup>22</sup> Poder Nacional é compreendido como a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os objetivos nacionais, o qual se manifesta em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica (BRASIL, 2020f).

<sup>23</sup> Amazônia Azul é a região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da Plataforma Continental brasileira. Possui 5,7 milhões de km<sup>2</sup> e um litoral com aproximadamente 7.500 km de extensão (BRASIL, 2020f). Vide ANEXO H.

<sup>24</sup> Atendendo à iniciativa brasileira, a ZOPACAS foi criada pelas Nações Unidas em 1986 com o objetivo da manutenção da paz na região e de promover a cooperação econômica e comercial (BRASIL, 2018).

influência no entorno estratégico e minimizando as chances de interferência militar de potências extrarregionais no Atlântico Sul (BRASIL, 2020f).

Pelo exposto, o Atlântico Sul é uma área de interesse geoestratégico para o Brasil. A proteção dos recursos naturais existentes nas águas, no leito e no subsolo marinho sob jurisdição brasileira é uma prioridade do Estado brasileiro. A dissuasão deve ser a primeira postura estratégica a ser considerada para a defesa dos interesses nacionais. A exploração da Amazônia Azul e a utilização das linhas de comunicação marítimas do Atlântico Sul continuarão a ser vitais para o desenvolvimento do Brasil, exigindo a intensificação das capacidades de prover Segurança Marítima (BRASIL, 2020f).

#### 2.4 A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA

De acordo com Geoffrey Till, os requisitos gerais<sup>25</sup> para a manutenção da Boa Ordem no Mar requerem uma melhor CSM, uma política eficaz e governança integrada.

De início, Geoffrey Till tenta diferenciar como a CSM é tratada nos diferentes níveis. No nível estratégico, o desenvolvimento da CSM está gradualmente ajudando a perceber que os oceanos podem ser a chave para o futuro, bem como para a compreensão do passado, ou seja, relaciona-se com os atributos do mar associados à Boa Ordem no Mar. Já no nível operacional e tático, a CSM como capacidade de vigilância e conscientização em determinadas áreas marítimas é absolutamente crucial para a gestão eficaz dos oceanos (TILL, 2018).

Desse modo, a CSM é uma construção global e de multiagências que têm como objetivo maximizar a visibilidade de todas as atividades que ocorrem no domínio marítimo

---

<sup>25</sup> Vide ANEXO E.

pela fusão do que é observável e conhecido com o que pode ser antecipado ou esperado. Além disso, a CSM torna os mares transparentes e continuamente observáveis e aumenta a segurança dos centros populacionais, portos e instalações comerciais que prosperam no mar (CAMPION, 2008).

A DMN assim define CSM:

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. Exige avaliação contínua das áreas de interesse e monitoramento de padrões de comportamento. As lacunas no conhecimento devem ser buscadas pela vigilância, inteligência, reconhecimento e troca de informações (BRASIL, 2017a).

O PEM-2040 da MB afirma que deve ser buscada a obtenção da CSM em todo o entorno estratégico nacional, particularmente no Atlântico Sul, e as eventuais ameaças pelo mar devem ser neutralizadas antes que se contraponham à integridade nacional (BRASIL, 2020d).

Além disso, o propósito da CSM é permitir, desde o tempo de paz, o reconhecimento das ameaças predominantemente externas, potenciais ou manifestas, a partir da avaliação supracitada, permitindo a execução de operações e ações pelo Poder Naval, de forma singular ou conjunta, com a finalidade de neutralizá-las antes que se contraponham à integridade territorial, soberania e interesses nacionais (BRASIL, 2017a).

Destarte, uma Segurança Marítima que englobe, entre outros aspectos, uma elevada CSM mostra-se relevante para a antecipação de futuras ameaças dentro das AJB, contribuindo, assim, para a manutenção da Boa Ordem do Mar no Entorno Estratégico Brasileiro, além das AJB. Para tal, deve-se buscar, além de uma capacidade efetiva de monitoramento, por meio do incremento da CSM, o respectivo controle dos espaços marítimos críticos.

Ressalta-se, ainda, que os conceitos estudados neste capítulo serão importantes para uma melhor compreensão do COMPAAz e da sua relevância no relacionamento com as Agências Governamentais parceiras.

### **3 OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS**

Os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 evidenciaram que os Estados Unidos da América (EUA) eram incapazes de coordenar uma resposta eficaz por meio de uma agência ou órgão isoladamente. Os terroristas haviam descoberto e explorado uma brecha no sistema de segurança dos EUA (MIANI, 2010). Como resultado, surge a necessidade de se estabelecer uma nova abordagem, mais integrada e abrangente, capaz de obter pronta resposta às novas ameaças para as questões de segurança nacional.

Dessa maneira, este capítulo será composto pelo estudo das Operações Interagências e dos modelos teóricos selecionados, a serem empregados na pesquisa.

Serão apresentados três modelos considerados de interesse para a pesquisa cujo emprego é instrumental. Decidiu-se por utilizá-los para que as avaliações pudessem ser comparadas e assim fornecer uma possibilidade interpretativa mais rica dos resultados. Pontue-se que este estudo não é crítico e nem comparativo entre esses modelos, que terão a profundidade necessária para o amparo da pesquisa.

Da investigação desses modelos, irá derivar o modo como as principais variáveis se relacionam entre si, dentro do interesse da pesquisa.

#### **3.1 A FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E OS NÍVEIS DE COLABORAÇÃO DAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS**

O termo interagências deriva da parceria e sinergia de esforços estruturados para alcançar objetivos políticos e estratégicos de interesse nacional, harmonizando culturas e

esforços diversos, em resposta a problemas complexos, adotando ações coerentes e consistentes (BRASIL, 2017b).

Para tanto, o estabelecimento da colaboração interagências força o desenho e a implementação de estratégias de ação que sejam mutuamente complementares e convergentes com o propósito comum. Nesse processo, as agências são levadas a demonstrar suas capacidades de planejar e de transformar os objetivos em projetos (RAZA, 2012).

O planejamento, dessa forma, obriga a uma revisão e alinhamento de funções e responsabilidades de cada agência, aumentando o grau de maturidade de todo o sistema decisório. Assim, o planejamento se torna o fio condutor da relação entre o como e o porquê a colaboração interagências funciona, dando significado prático à concepção teórica do termo (RAZA, 2012).

No tocante à Estratégia Nacional de Defesa (END), as Operações Interagências são definidas como:

Operação que envolve as Forças Armadas e 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, dispersão de recursos e a divergência de soluções com eficiência, eficácia, efetividade e menores custos (BRASIL, 2020f).

Para uma melhor compreensão do conceito estudado, o Manual de Operações Interagências do Ministério da Defesa (MD), MD33-M-12, define agências como: “Organização, instituição ou entidade, fundamentada em instrumentos legais e/ou normativos, que tem competências específicas, podendo ser governamental ou não, militar ou civil, pública ou privada, nacional ou internacional” (BRASIL, 2017b).

Precipualemente, O MD33-M-12 discorre que, para o gerenciamento de crises, estimular a unidade de esforços é o aspecto mais relevante da atualidade. Além das Forças Armadas, essa unidade de esforços envolve grande número de órgãos e entidades do governo.



Em algumas circunstâncias ainda podem ser incluídas organizações não governamentais (ONG), empresas privadas e organismos internacionais (BRASIL, 2017b).

Ressalte-se que cada organização possui sua própria cultura, filosofia, objetivos, práticas e habilidades. Essa diversidade é a força do processo interagências, proporcionando um somatório de conhecimentos na busca de um objetivo comum, gerando a necessidade de um fórum coordenado para a integração dos muitos pontos de vista, capacidades e opções. Logo, apesar das diferenças culturais e de técnicas operacionais, a coordenação de todos os esforços é fundamental (BRASIL, 2017b).

Nesse ponto, é imperioso acentuar que, embora o MD33-M-12 aborde os fundamentos das Operações Interagências e seus princípios norteadores, que serão abordados nesta pesquisa, percebe-se que sua finalidade é contribuir para a solução de um problema militar específico que, em alguma medida, exige a participação de outras agências na execução das ações.

Portanto, verifica-se um enfoque diferente do proposto neste estudo, uma vez que se pretende um nível de relacionamento que se faz presente de forma permanente entre as agências.

Já de acordo com o Manual de Operações Interagências do Exército Brasileiro (EB), EB20-MC-10.248, a evolução no ambiente operacional global no qual se realizarão as operações vem alterando gradativamente a relação de poder entre os Estados. Como resultado, provoca instabilidades e incertezas, gera conflitos locorregionais com características distintas do passado e insere novos atores no contexto dos conflitos, inclusive não estatais. Os agentes causadores de instabilidade são, hoje, predominantemente não estatais e frequentemente transnacionais (BRASIL, 2020a).

Por conseguinte, as operações desencadeadas no ambiente interagências possuem, de forma frequente, as seguintes características: Multifuncionalidade – os diferentes atores apresentam-se de forma multidisciplinar com especializações funcionais específicas para alcançar um objetivo comum; Complexidade – por se tratar de relações entre grupos heterogêneos; e Interdependência – característica que rege as relações de dependência mútua entre os diversos vetores, quando uma agência é capaz de causar efeitos nas operações como um todo (BRASIL, 2020a).

Ademais, segundo Bardach (1998), o potencial colaborativo entre agências possui um componente objetivo e um subjetivo. O objetivo inclui acordos formais no nível executivo, as relações de delegação e a prestação de contas. O subjetivo reflete as expectativas dos indivíduos em relação à disponibilidade e à competência dos outros na realização de tarefas colaborativas específicas.

Aqui, antes de entrar na apresentação de cada modelo teórico, definindo os níveis das relações interagências, é interessante fazer algumas considerações sobre o período em que cada um deles foi publicado. Os modelos foram apresentados em situações distintas do cenário internacional. Esclareça-se que essa diversidade não invalida e sim enriquece as possibilidades epistemológicas da pesquisa.

Yrjö Engeström publicou seu modelo em 1991, após a queda do muro de Berlim, em um cenário internacional saído de uma bipolaridade e entrando em um ordenamento complexo e indefinido.

Salvador Raza apresentou seu artigo em 2012, ou seja, após o ataque terrorista ao *World Trade Center*. Seu manuscrito foi elaborado para ajudar na compreensão do que é, para que serve, e como funciona a cooperação interagências.

Por último, adotar-se-á o modelo teórico contido no manual de Operações Interagências do EB publicado em 2020, absorvendo as lições aprendidas durante os Jogos Olímpicos e Paralímpicos RIO2016, em um ambiente que evidenciou a necessidade da realização de ações integradas como fator de sucesso.

O modelo de Engeström (1991) propôs três níveis nas relações interagências, a partir da maneira como as agências se relacionavam com os objetivos e de que forma elas interagem entre si. Tais níveis são descritos como: **Coordenação, Cooperação e Comunicação** (ENGESTRÖM, 1991, grifo nosso).

Primeiramente, a Coordenação<sup>26</sup> é o nível mais baixo de relacionamento e representa o fluxo normal de interação entre as agências. Os atores executam suas ações conforme suas atividades. Não há interação entre as agências para discussão dos roteiros ou processos, e os objetivos determinados pelas agências são independentes (ENGESTRÖM, 1991).

No nível da Cooperação,<sup>27</sup> os atores se concentram em definir um objetivo compartilhado, tentando encontrar soluções aceitáveis para um problema. Também não há interação entre as agências para discussão dos roteiros ou processos. Nota-se um avanço em relação ao nível da Coordenação, porém os atores ainda permanecem em suas próprias rotinas (ENGESTRÖM, 1991).

No nível da Comunicação,<sup>28</sup> os atores se concentram em remodelar os roteiros, processos e, por vezes, sua própria organização para alcançar, da melhor maneira possível, os objetivos compartilhados. As agências podem utilizar um mesmo método de planejamento.

---

<sup>26</sup> Vide ANEXO I.

<sup>27</sup> Vide ANEXO J.

<sup>28</sup> Vide ANEXO K.

Cabe ressaltar que é o nível mais elevado de relacionamento, de acordo com a Teoria da Atividade (ENGESTRÖM, 1991).

Saliente-se que Engeström (1991) admite ser muito difícil a evolução final para o nível da Comunicação da Teoria da Atividade, sendo mais comum a transformação das relações do nível Coordenação para a de Cooperação interagências.

Já Raza (2012) cita os seguintes níveis de relacionamento interagências: **Cooperação** – definido por um menos formal nos relacionamentos institucionais; **Coordenação** – as atividades realizadas por uma agência levam em consideração as das outras, resultando em uma estrutura organizacional mais elaborada; e **Colaboração** – a atividade integrada de duas ou mais agências por intermédio de trabalho conjunto, em vez de atividades isoladas de cada uma delas (RAZA, 2012, grifo nosso).

Finalmente, o Manual do EB estabelece os seguintes níveis de relacionamento entre agências: **Minimização de Conflitos** – nível mais elementar, planejamento com relativa independência e somente reunindo-se para certificar de que as atividades das outras agências não causem interferências nas suas próprias ações; **Coordenação** – de fácil execução e geralmente é o mais utilizado. Planejamento com relativa independência e realização de reuniões de coordenação para o compartilhamento de informações, evitando omissões de ações importantes; **Integração** – atividades planejadas para que haja um apoio mútuo, ainda que sejam desenvolvidas de forma descentralizada. Nesse nível, existe a função do coordenador das ações, o qual deve expedir orientações ou protocolos de entendimento a todos os vetores envolvidos; e **Parceria Genuína** – o mais alto nível de colaboração interagências. Exige um alto grau de coesão entre os planejadores dos órgãos envolvidos, nos diversos níveis. Os órgãos planejam de forma conjunta e seguem uma estratégia comum, a

fim de alcançar os mesmos objetivos, superando os difíceis e complexos desafios (BRASIL, 2020a, grifo nosso).

Em suma, a colaboração interagências é, em síntese, a cooperação e a coordenação na dinâmica de interação entre as agências, ou seja, para que a coordenação produza seus efeitos, é necessário que exista um grau mínimo de cooperação entre todas as agências envolvidas (BRASIL, 2020a).

Em que pese o lapso temporal e os acontecimentos dos períodos em que os modelos teóricos foram apresentados, percebe-se uma convergência de ideias na graduação dos níveis de relacionamento estudados. Logo, de posse dos conhecimentos adquiridos por ocasião da avaliação realizada com base nos três modelos teóricos, depreende-se que o manual do EB sintetiza o pensamento das demais teorias em questão e, dessa forma, passará a ser utilizado como base para o restante desta pesquisa na averiguação do *modus faciendi*<sup>29</sup> do COMPAAz no que tange ao seu nível de relacionamento com as Agências Governamentais parceiras.

Portanto, um maior nível de colaboração entre as agências será necessário para se observar uma maior eficiência nas Operações Interagências. Como primeiro passo, é preciso superar as barreiras institucionais e estimular a confiança mútua dos agentes para que as trocas de informações aconteçam de forma fluída e contínua, relacionando-se, assim, com os componentes objetivos e subjetivos do potencial colaborativo de Bardach (1998).

Conforme Campion (2008), em um nível mais elevado de colaboração, tem-se os centros integrados com diversas agências atuando desde o planejamento, até a execução da

---

<sup>29</sup> *Modus faciendi* deriva do latim e, em uma tradução literal, significa maneira de fazer ou agir.

operação, com objetivo único em prol do desenvolvimento da CSM e da Proteção Marítima no Entorno Estratégico do Brasileiro.

### 3.2 FATORES DE ÊXITO NAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS

De acordo com Atkinson (2002), os fatores para o sucesso do trabalho interagências são amplos e variados. Eles compreendem não apenas a criação de sistemas e procedimentos eficazes, como a comunicação e o envolvimento das pessoas relevantes; a garantia de recursos adequados em termos de financiamento, pessoal e tempo; e o estabelecimento de objetivos comuns desde o início, mas também as qualidades pessoais dos profissionais envolvidos, como o comprometimento e a motivação (ATKINSON *et al.*, 2002).

Não obstante, além dos itens citados, verificaram-se como fatores-chave a compreensão dos papéis e responsabilidades de outras agências e a necessidade de compartilhamento de informações, sendo o comprometimento e a vontade dos atores se envolverem no trabalho interagências considerados fundamentais para se obter uma colaboração eficaz (ATKINSON *et al.*, 2002).

O MD33-M-12 apresenta como princípios norteadores das Operações Interagências: a **capacitação** com foco na ampliação do grau de consciência situacional dos envolvidos, visando à manutenção da iniciativa, de acordo com as regras de engajamento e os limites impostos pela missão; o **consenso**, buscado sempre que possível; o **conhecimento**, estabelecendo um fluxo de informações atualizadas; a **priorização**, uma vez que os recursos disponíveis são insuficientes para atender a todas as demandas; a **unidade de esforços** de forma coordenada na busca da sinergia em prol dos objetivos da operação, buscando conciliar as diferenças de técnicas, táticas e procedimentos entre os participantes; a **flexibilidade**,

tendo em vista que as características do ambiente interagências é a constante mudança situacional, pressupondo frequentes adaptações para agir com oportunidade; a **objetividade**, ou seja, devem possuir objetivos claramente definidos e mensuráveis; e a integração, que representa um desafio tendo em vista a diversidade de objetivos, políticas, procedimentos e distintos processos decisórios (BRASIL, 2017b, grifo nosso).

Já o EB20-MC-10.248 estabelece que, para atingir a desejada unidade de esforços, tanto no planejamento quanto na coordenação das ações, os órgãos civis e militares devem obedecer às chamadas “Ações 6C”.

Primeiramente, todos os envolvidos devem **compreender** qual é a contribuição de cada um dos envolvidos, em proveito da operação, de acordo com as suas competências e capacidades; as atividades realizadas devem ser **coordenadas**, conjugando esforços de maneira harmônica e integrada; ter **cooperação**, agindo junto ou em conformidade com outros em virtude dos diferentes procedimentos e culturas organizacionais; **fazer concessões**, ou seja, abrir mão de alguns pontos, para se chegar a uma solução acordada e de compromisso. Não impõe, no entanto, renunciar aos valores individuais ou da organização; **buscar o consenso**, alcançando uma solução em que os participantes concordem entre si de maneira negociada na busca de um resultado diferente da proposta inicial. Buscar o consenso é, provavelmente, o aspecto mais importante para se atingir objetivos durante as Operações Interagências; e a **comunicação**, modo como os agentes se relacionam entre si, dividindo e trocando experiências, ideias, impressões, informações, de forma a elaborar as soluções para os problemas no ambiente operacional (BRASIL, 2020a, grifo nosso).

A cultura organizacional militar baseia-se nas relações firmadas na hierarquia e disciplina. No ambiente interagências, entre os diferentes vetores, essa premissa deve ser substituída pela comunicação efetiva e pela capacidade de convencimento e argumentação

substanciada e consistente, buscando o consenso e o comprometimento das diferentes agências, sem renunciar os princípios basilares militares (BRASIL, 2020a).

Agora, cabe realizar uma síntese dos principais fatores de sucesso que Atkinson e os princípios norteadores do manual do MD e das “Ações 6C” do EB20-MC-10.248 abordaram.

Primeiramente, destaca-se a busca por uma capacitação do pessoal para o ambiente interagências, o que permitirá, além de uma melhor qualificação individual, uma maior consciência situacional, maior comprometimento e um melhor entendimento das responsabilidades institucionais das outras agências. Como ponto focal, deve ser alcançada a concordância ou a uniformidade de procedimentos durante as operações, ou seja, o consenso. Para esse atingimento, faz-se importante a comunicação efetiva entre os agentes, de forma a otimizar os esforços empregados em prol de objetivos comuns.

### 3.3 O EXEMPLO DO CANADÁ

A seguir, será apontado o exemplo do Canadá em sua capacidade de atuação na Segurança Marítima, por meio da criação de Centros Integrados. Buscar-se-á, sempre que possível, no próximo capítulo, traçar uma comparação da experiência canadense com o COMPAAz na realização das Operações Interagências.

O Canadá possui uma área marítima jurisdicional de cerca de 7,1 milhões de km<sup>2</sup>, representando 70% do seu território continental.<sup>30</sup> Essa área está dividida em seis zonas marítimas que circundam o país do Oceano Pacífico ao Oceano Atlântico, passando pelo Ártico (CANADA, 2011).

---

<sup>30</sup> Vide ANEXO L.



De acordo com a sua Política de Defesa, o Canadá possui uma longa tradição de engajamento em apoio à estabilidade global, paz e prosperidade. Para a Segurança Marítima, isso significa que o país tem como objetivo político a manutenção da segurança e liberdade de uso das linhas de comunicação para o comércio marítimo (CANADA, 2017b).

Após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, uma auditoria relevou como ponto fundamental a falta de integração das agências relacionadas com a segurança nacional do Canadá. Por tais razões, a Política de Segurança Nacional de 2004 criou os três Centros de Operações de Segurança Marítima<sup>31</sup> (*Marine Security Operations Centres - MSOC*), representando um novo nível de integração e cooperação entre as agências relacionadas à Segurança Marítima (CANADA, 2012). Essa política ofereceu uma direção específica para a criação de uma nova estrutura de Segurança Marítima única como parte integrante da segurança nacional.

Ainda, seguindo os objetivos descritos na Política de Segurança Nacional, os MSOC foram projetados com ênfase na capacidade interagências para facilitar uma resposta em potencial combinada entre as organizações governamentais do setor federal às ameaças na Segurança Marítima, ou seja, entre os principais departamentos governamentais com a responsabilidade de apoiar a Segurança Marítima (ADAMTHWAITE, 2011).

Pelo exposto, os MSOC contêm representações das seguintes agências: Departamento de Defesa Nacional; Real Polícia Montada do Canadá (*Royal Canadian Mounted Police – RCMP*); Departamento de Pescas e Oceanos (*Fisheries and Oceans Canada – DFO*); Guarda Costeira Canadense (GCC); Agência de Serviços de Fronteiras do Canadá (*Canadian Border Services Agency – CBSA*); e Departamento de Transporte (CANADA, 2017).

---

<sup>31</sup> Vide ANEXO M.

Cada equipe tem acesso aos próprios sistemas de informação de sua agência ou departamento no local, para permitir a CSM em tempo hábil. Esse ambiente colaborativo faz com que as informações sejam compartilhadas entre agências ou departamentos, caso a caso (ADAMTHWAITE, 2011).

Outrossim, as agências trabalham juntas para monitorar a atividade marítima, 24 horas por dia, sete dias por semana, com uma abordagem *whole-of-government*,<sup>32</sup> mas de forma descentralizada, já que cada departamento mantém sua própria estrutura de comunicação (CANADA, 2015).

À vista disso, os MSOC ainda permitem que seus departamentos e agências governamentais compartilhem informações de inteligência, vigilância e reconhecimento, o que, por sua vez, permite uma resposta organizada a possíveis ameaças e evita a duplicação de esforços e recursos (CANADA, 2017).

Pontua-se que cada MSOC monitora as atividades em suas respectivas áreas de responsabilidade usando um sistema de gerenciamento que permite a coleta, a análise e a interpretação dos dados obtidos de várias fontes. Os MSOC também estão conectados em rede com o Centro de Operações do Governo do Canadá em Ottawa, outros centros de operações no Canadá (CANADA, 2015), bem como também trabalham com parceiros internacionais, como a *Guarda Costeira dos Estados Unidos (United States Coast Guard – USCG)* e a *Alfândega e Proteção de Fronteiras dos Estados Unidos (United States Customs and Border Protection – USCBP)* (CANADA, 2019).

Como se observa, a missão do MSOC é cumprida com a combinação de tecnologia, consistindo em um ambiente integrado com informações disponíveis em tempo real, com

---

<sup>32</sup> Abordagem onde as atividades são realizadas de forma integrada por diversas agências, a fim de encontrar uma solução comum para problemas específicos.

instruções operacionais padronizadas e uma equipe totalmente treinada para utilizar os recursos disponíveis (ADAMTHWAITE, 2011).

É importante ressaltar que os MSOC não substituem as autoridades departamentais, ou seja, a existência dos centros não mudará a natureza das funções e responsabilidades dos departamentos e agências. O pessoal do MSOC continuará a trabalhar para seus respectivos departamentos, mas usará o ambiente de trabalho colaborativo do MSOC para aprimorar os recursos de compartilhamento e análise de informações, a fim de fornecer produtos e serviços de informação para uso próprio e de outros departamentos solicitantes ou entidades governamentais (ADAMTHWAITE, 2011).

Assim, observa-se que os objetivos-chave dos MSOC incluem fornecer uma estrutura organizacional, infraestrutura física e pessoal capacitado para gestão de um serviço de informação consistente e integrado. De fato, a criação dos MSOC possibilita a remoção das barreiras tradicionais para o compartilhamento de informações visando a permitir um planejamento operacional colaborativo.

Não obstante, a resistência sistêmica ao compartilhamento de informações e a legislação canadense para atuação das agências de forma colaborativa apresentaram-se como grande desafio a ser superado. A falta de governança delineando responsabilidades pode criar um ambiente no qual as culturas organizacionais das agências protejam suas bases. Entretanto, embora essa estrutura enfrente obstáculos, o Canadá buscou um sistema integrado de Segurança Marítima que garante todos os recursos governamentais necessários (ADAMTHWAITE, 2011).

Dessa forma, os MSOC são um interessante exemplo de colaboração operacional interagências para proteção dos interesses marítimos do Canadá, podendo levar a uma maior CSM em águas jurisdicionais canadenses e a uma resposta mais rápida e eficaz na aplicação das leis pelas agências reguladoras (CANADA, 2015).

## **4 AS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS NO COMANDO DE OPERAÇÕES MARÍTIMAS E PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA AZUL**

A seguir, serão estudadas as atividades realizadas pelo antigo CISMAR, as tarefas, as atribuições e a estrutura do COMPAAz para a condução de Operações Interagências, com foco na Segurança Marítima e, logo após, analisar-se-á o COMPAAz com o objetivo de verificar o nível de relacionamento com as Agências Governamentais parceiras.

### **4.1 O ANTIGO CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA MARÍTIMA**

Para que melhor se possa compreender o esforço interagências do COMPAAz, é preciso iniciar a pesquisa com o estudo das atividades realizadas pelo antigo CISMAR.

A transformação do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (ComCoNTraM) em CISMAR, em 2018, nasceu da decisão de criar um órgão centralizador, utilizando-se da estrutura da MB à época, com capacidade de reunir todos os dados de segurança da navegação e de proteção marítima (BRASIL, 2018b).

A alteração visou a auxiliar na integração com as Agências Governamentais do Poder Marítimo e, conseqüentemente, para o incremento da CSM nas AJB, conforme expertise adquirida durante os Jogos Olímpicos e Paralímpicos RIO2016, quando o ComCoNTraM serviu de órgão centralizador da Segurança Marítima (BRASIL, 2018a).

Acresça-se que o último Regimento Interno do CISMAR estabelece que, no cumprimento de sua missão, este deverá orientar a execução de suas atividades em apoio às Agências citadas de forma a atuar de maneira integrada, trocando informações, com vistas a

contribuir para o aprimoramento do processo decisório de cada instituição no que concerne à Segurança Marítima (BRASIL, 2019a).

Logo, o CISMAR foi concebido para atuar permanentemente e de forma coordenada com as seguintes agências: Departamento de Polícia Federal (DPF), Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICM-Bio) (BRASIL, 2018a).

Destarte, o CISMAR teve sua denominação conferida pela Portaria n.º 326/MB, em 31 de outubro de 2018, sucedendo o ComCoNTraM, com o seguinte propósito:

[...] contribuir para a segurança do tráfego marítimo de interesse do Brasil, atender a compromissos relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) e à Doutrina *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) assumidos pelo país, além de incrementar a Consciência Situacional Marítima (CSM) (BRASIL, 2019b).

Destacou-se, assim, a inserção da Doutrina NCAGS, utilizada pelos Estados membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), como ferramenta de apoio externo para a segurança do tráfego marítimo, que representa o aperfeiçoamento da doutrina de CNTM em face das novas ameaças à Segurança Marítima, possibilitando, além do incremento da CSM nas AJB, a compreensão do impacto da atividade marítima no contexto da economia mundial (BRASIL, 2018a).

Ademais, como ponto focal desta pesquisa, o CISMAR recebeu a tarefa de atuar, permanentemente, de forma coordenada com as Agências Governamentais e elementos do Poder Marítimo, nacionais e internacionais, de interesse da MB, além de estabelecer a coordenação necessária com os órgãos governamentais, nacionais e internacionais, para a

formação da CSM nas AJB (BRASIL, 2019b). Desse modo, torna-se relevante analisar antigas as Seções de Segurança Marítima e de Relações Institucionais do CISMAR.

A Seção de Relações Institucionais foi criada como elemento central para a condução das Operações Interagências dentro da nova estrutura do CISMAR.<sup>33</sup> Desse modo, torna-se importante destacar as seguintes atribuições da Seção de Relações Institucionais, previstas em seu último Regimento Interno:

- Atuar, permanentemente, como ponto de contato (POC) com as Agências Governamentais, e elementos do Poder Marítimo, nacionais e internacionais, de interesse da MB;
- [...] - Manter atualizada a lista de Ponto de Contato das Organizações com os quais o CISMAR se relaciona (BRASIL, 2019a).

Percebe-se que as tais atribuições estão limitadas a manter um canal para o fluxo de informações de interesse dos envolvidos, ou seja, a contribuição para integração limita-se, pelo exposto no Regimento Interno do CISMAR, a um relacionamento para troca de dados, o que pode representar um primeiro passo para uma efetiva integração. Isso posto, conforme estudado no capítulo 3, depreende-se um nível elementar e de fácil execução no relacionamento interagências com o estabelecimento de um ponto de contato fixo e permanente com as agências de interesse, sugerindo um nível de relacionamento de, no máximo, até coordenação, de acordo com o manual do EB.

Sob o mesmo ponto de vista, à Seção de Segurança Marítima do CISMAR, competia orientar os trabalhos das equipes do Centro de Controle do Tráfego Marítimo (CCTRAM), estabelecendo, em particular, critérios para atuação coordenada com as Agências Governamentais e elementos do Poder Marítimo, nacionais e internacionais, de interesse da MB, no que tange às atividades operativas (BRASIL, 2019a).

---

<sup>33</sup> Vide ANEXO N.

Desse modo, infere-se que as atividades da Seção de Segurança Marítima relacionam-se apenas com os critérios de atuação no ambiente marítimo onde ocorrerão as ações interagências, enquanto a Seção de Relações Institucionais atuará na troca de informações de inteligência que permitirão um melhor planejamento com relativa independências das atividades operativas, conforme visto no capítulo 3.

Cabe ainda ressaltar que as diretrizes preliminares constantes da atualização do PEM-2040 determinavam ao Comando de Operações Navais (ComOpNav) prosseguir no aprimoramento do incremento da CSM, em particular na Amazônia Azul, fortalecendo as ações que ampliem a interoperabilidade com outras Forças e Órgãos Governamentais, fortalecendo a participação do CISMAR nesse contexto (BRASIL, 2019d).

Em suma, dentro da organização do CISMAR, após a experiência adquirida durante a realização dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro, foram inseridas novas funções relativas à forma coordenada de atuar, permanentemente, com as demais agências de interesse, bem como com elementos do Poder Marítimo na busca de obter-se uma efetiva colaboração interagências nas áreas marítimas de valor estratégico, conforme verificado na seção 2.3.

#### 4.2 O COMANDO DE OPERAÇÕES MARÍTIMAS E PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA AZUL

Em 23 de novembro de 2021, por meio da Portaria n.º 350/MB/MD, a MB alterou a denominação de CISMAR para COMPAAz. Dentro da estrutura organizacional da MB,<sup>34</sup> o COMPAAz é diretamente subordinado ao ComOpNav, e, entre as suas tarefas previstas, atua na assessoria quanto ao preparo e emprego do Poder Naval na Segurança Marítima.

---

<sup>34</sup> O ANEXO O apresenta a estrutura organizacional da MB simplificada, demonstrando a subordinação direta do COMPAAz ao ComOpNav.



Dessa forma, o ComOpNav, representando o setor operativo, tem a seguinte missão:

Aprestar e empregar as Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais subordinadas, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e da lei e da ordem; para o cumprimento das atividades subsidiárias previstas em lei; e para o apoio à Política Externa (BRASIL,2020e).

Destaca-se, para consecução da missão do ComOpNav, entre outras ações, a condução das atividades delegadas pela Autoridade Marítima referentes às atribuições subsidiárias particulares da MB, de acordo com o previsto na Lei Complementar n.º 97/1999, no que diz respeito à Patrulha Naval e à Inspeção Naval (BRASIL, 2020e).

Nesse contexto, como ação decorrente das atividades delegadas pela Autoridade Marítima, o ComOpNav é o órgão responsável por implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, Federal ou Estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas, bem como por cooperar com os órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução (BRASIL, 2020e). Observa-se, dessa maneira, que a atuação do ComOpNav engloba tanto a vertente *safety* como a *security*, conforme apresentado na seção 2.2 deste trabalho.

A alteração da denominação de CISMAR para COMPAAz surgiu do resultado do estudo de um Grupo de Trabalho, conduzido em 2020 e 2021, sobre o aprimoramento da estrutura do ComOpNav, com proposta de realizar a fusão entre a Subchefia de Operações do ComOpNav e o CISMAR (BRASIL, 2021b).

A nova estrutura organizacional do COMPAAz tem como finalidade a promoção da efetividade das tarefas do ComOpNav nas vertentes do Preparo e Emprego da Força. Assim, a

vertente Emprego da Força no COMPAAz passa a ser relacionada com as tarefas operativas, enquanto a vertente Preparo da Força relaciona-se com as tarefas administrativas.

Tal modificação deve-se à intenção de trazer uma maior dedicação à atividade-fim de monitoramento e vigilância com a implementação de um centro unificado de Comando e Controle, resultante da sinergia do Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CCTOM), CCTRAM e *Console Search and Rescue* (ConSAR), guarnecidos 24 horas por dia, todos os dias da semana, otimizando processos e recursos humanos (BRASIL, 2021a).

Como resultado da alteração, espera-se um contínuo incremento da Segurança Marítima e CSM nas vertentes de monitoramento, controle e proteção, o que poderá gerar uma melhor e adequada análise de embarcações que apresentem comportamentos anômalos em sua navegação, bem como uma sólida interoperabilidade entre os órgãos nacionais (BRASIL, 2021b).

Registre-se que a nova estrutura do COMPAAz servirá como projeto-piloto de guarnecimento para o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz),<sup>35</sup> possibilitando serviços de compilação do quadro tático ocorrendo em três escalas diferentes: estratégica – monitorando águas nacionais e internacionais; regionais – na esfera dos Distritos Navais (DN); e locais – no âmbito das Capitânicas, Delegacias e Agências (BRASIL, 2021a).

O SisGAAz está sendo integrado a outras agências de forma gradativa. Como exemplo, o Capitão-Tenente (CT) Vitor Sucena<sup>36</sup> aponta que a MB já possui acesso à Rede Mais do DPF,<sup>37</sup> que possibilita a visualização de imagens de satélites em alta resolução no território

<sup>35</sup> O SisGAAz consiste em um grande “sistema de sistemas” destinado a prover monitoramento/controle sobre as AJB, com dupla funcionalidade nos campos militar e civil, sendo este último coordenado pela Autoridade Marítima. O monitoramento, via SisGAAz, é condição necessária para o controle da Amazônia Azul, incluindo parcela da faixa litorânea (BRASIL, 2020d). Vide ANEXO S.

<sup>36</sup> CT Vitor Sucena Valério, encarregado da Divisão de Segurança Marítima do COMPAAz (Informação verbal). Entrevista concedida ao autor no Rio de Janeiro, em 23 de junho de 2022 (APÊNDICE).

<sup>37</sup> Disponível em: <https://plataforma-pf.scon.com.br/#/>. Acesso em 25. Jul. 2022.

nacional com limite das 12 milhas náuticas do mar territorial. Esse acesso pela MB tem a contrapartida do acesso pela DPF ao Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM),<sup>38</sup> que se encontra em vias de implementação.

Outro importante exemplo, de acordo com o CT Vitor Sucena,<sup>39</sup> será a integração do SisGAAz ao Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CENSIPAM),<sup>40</sup> o que permitirá elevar a capacidade da MB de monitoramento e proteção do ambiente fluvial da Amazônia Legal e da Amazônia Azul.

Como esclarecimento, o Regimento Interno do COMPAAz, com suas tarefas e a divisão das seções nas vertentes do Preparo e Emprego da Força, encontra-se em fase de elaboração. Dessa forma, para uma melhor análise de sua estrutura, utilizou-se a preleção do Contra-Almirante Garriga, Comandante do COMPAAz, por ocasião da realização do 1º Seminário Internacional sobre Narcotráfico por Transportes Aquaviários e Portos ocorrido em maio de 2022 e o organograma<sup>41</sup> do COMPAAz que vai integrar seu Regimento quando aprovado.

Assim, em relação as tarefas do COMPAAz, além de assessorar o ComOpNav quanto ao preparo e o emprego do Poder Naval na Segurança Marítima, já citado, cabe destacar as seguintes: desenvolver e implementar a doutrina de CNTM; contribuir para a preservação da Segurança Marítima nas AJB por meio da coleta, análise e classificação do

<sup>38</sup>Entre os sistemas de monitoramento marítimo que alimentam o SISTRAM, sejam eles nacionais ou internacionais, destacam-se: o *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT); o *Automatic Identification System* (AIS) de estações costeiras e por satélite; o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS); e o *Computer-Assisted Maritime Threat Evaluation System* (CAMTES).

<sup>39</sup> CT Vitor Sucena Valério, encarregado da Divisão de Segurança Marítima do COMPAAz (Informação verbal). Entrevista concedida ao autor no Rio de Janeiro, em 23 de junho de 2022 (APÊNDICE).

<sup>40</sup> O CENSIPAM, órgão subordinado ao Ministério da Defesa, integra informações e gera conhecimento atualizado para articulação, planejamento e coordenação de ações globais de governo na Amazônia Legal e na Amazônia Azul, em prol da proteção ambiental e do desenvolvimento sustentável das duas regiões. Disponível em: <<https://www.gov.br/censipam/pt-br/atuacao>>. Acesso em: 30 jun. 2022.

<sup>41</sup> Vide ANEXO P.

tráfego marítimo de interesse (Inteligência Marítima); orientação técnica para assuntos relativos ao CNTM, Patrulha Naval, Busca e Salvamento Marítimo e Segurança Marítima; acompanhar o tráfego aquaviário de interesse nacional em qualquer parte do mundo; e atuar, permanentemente, de forma coordenada com as Agências Governamentais e elementos do Poder Marítimo, nacionais e internacionais, de interesse da MB (informação verbal).<sup>42</sup>

Por conseguinte, agora a Seção de Relações Institucionais do COMPAAz, inserida dentro da vertente Preparo da Força, possui elementos de ligação de diversos órgãos federais com o propósito de promover versatilidade e dinamismo nas Operações Interagências. Ademais, ressalta-se que, dentro na nova estrutura, o planejamento para o emprego de meios operativos da MB em apoio as Agências Governamentais e para a atuação do setor operativo nas atividades interagências cabe à Seção de Planejamento. Sob o mesmo ponto de vista, na vertente Emprego da Força, a Seção de Operações é a responsável pelo emprego de meios operativos em apoio a Agências Governamentais.

Como se infere, da mesma forma que o CISMAR, o COMPAAz interage de forma permanente e coordenada com o DPF, a RFB, a ANTAQ, a Anvisa, o Ibama, a Conportos e o ICM-Bio.<sup>43</sup> Além disso, possui acordos internacionais com Camarões, Chile, EUA, Índia e Portugal e exerce o Comando Local do Controle Operativo (COLCO) na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), composta por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, sendo o coordenador dessa área, quando estiver a cargo do Brasil (informação verbal).<sup>44</sup>

Por tais razões, o COMPAAz, por intermédio de seu CCTRAM e de uma Sala de Crise Interagências, coordena os esforços no que tange ao estabelecimento da CSM em nível

<sup>42</sup> Contra-Almirante Garriga, Comandante do COMPAAz, por ocasião da realização do 1º Seminário Internacional sobre Narcotráfico por Transportes Aquaviários e Portos em março de 2022.

<sup>43</sup> O ANEXO T mostra as Agências envolvidas com Segurança Marítima e suas respectivas ameaças relacionadas.

<sup>44</sup> Contra-Almirante Garriga, Comandante do COMPAAz, por ocasião da realização do 1º Seminário Internacional sobre Narcotráfico por Transportes Aquaviários e Portos em março de 2022.

nacional e interage, igualmente, com marinhas e agências de outros países, quando assim a situação o requer (BRASIL, 2020b).

Salienta-se que o CCTRAM, desenvolvido com o propósito de acompanhar, monitorar e controlar embarcações em rotas tanto de longo curso quanto de cabotagem, conta com o SISTRAM, importante ferramenta de CSM, funcionando como um “sistema de sistemas” que possibilita o acesso a diferentes fontes de dados de acompanhamento de navios e embarcações em um único ambiente. Isso será facilitado, graças a informações fornecidas pelos participantes do SISTRAM: embarcações em geral; Órgãos e Agências Governamentais; e a própria MB, valendo-se de seus meios navais (VILELA, 2020).

Já a criação da Sala de Crise Interagências tem como finalidade reunir agentes que desempenham papel preponderante na adoção de providências necessárias para mitigar uma crise ou administrar suas consequências. Em se tratando de evento relacionado à Segurança Marítima, existe grande possibilidade de que haja a necessidade do estabelecimento de um Gabinete de Crise Interagências (GCI), com a presença de representantes de organizações governamentais, não governamentais e/ou empresas privadas (BRASIL, 2020c).

Além dos acordos citados, visando ao fortalecimento da interoperabilidade com as Agências Governamentais do Poder Marítimo em suas áreas e, conseqüentemente, ao incremento da CSM nas AJB, além do COMPAAz, foram criados, a partir de julho de 2019, no âmbito de todos os Distritos Navais (DN), os Centros Regionais de Segurança Marítima (CRSM) ou Centros Regionais de Segurança Fluvial (CRSF) e, no âmbito das Capitânicas, Delegacias e Agências, os Centros Locais de Segurança Marítima (CLSM) ou Centros Locais de Segurança Fluvial (CLSF), conforme o caso. Tais centros são responsáveis por produzir informações para apoio à decisão voltada a operações e ações de segurança da navegação, majoritariamente, e

de proteção marítima, em casos de crise, em suas respectivas áreas de jurisdição (BRASIL,2020b).

Desse modo, cabe ressaltar que as Organizações Militares que compõem o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA)<sup>45</sup> são subordinadas administrativamente aos DN, tendo a supervisão funcional exercida pela Diretoria de Portos e Costas (DPC)<sup>46</sup> (informação verbal).<sup>47</sup>

Insta esclarecer que, assim como o CISMAR, o COMPAAz não realiza as Operações Interagências de fato. Na verdade, coordena um relacionamento interagências, em nível federal, e, a partir de então, assessora o ComOpNav com as informações relevantes. Caberá aos DN o planejamento e execução das Operações Interagências propriamente ditas, quando determinado pelo ComOpNav, empregando os meios navais subordinados contra as ilegalidades que surgirem em suas áreas marítimas, ou ainda em ações preventivas diante de possíveis ameaças (MALAFAIA, 2019).

Pelo exposto, enquanto o COMPAAz atua, de forma permanente, na colaboração com as agências em nível federal, os Centros Regionais e os Centros Locais operam nos níveis estaduais e municipais, respectivamente. Ademais, a troca de informações entre o COMPAAz e os CRSM-F/CLSM-F é regulada mediante uma instrução normativa<sup>48</sup> do ComOpNav.

<sup>45</sup> Compõem as Organizações Militares do SSTA as Capitânicas, Delegacias e Agências da MB.

<sup>46</sup> A DPC é a representante da Autoridade Marítima no que tange à normatização e à fiscalização dos assuntos ligados à Segurança da Navegação, à Marinha Mercante, ao Ensino Profissional Marítimo e à Prevenção da Poluição Hídrica causada por embarcações, a fim de contribuir para o desenvolvimento do Poder Marítimo. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/dpc/institucional/missao-visao-de-futuro-e-valores-organizacionais> > Acesso em 30 mai. 2022.

<sup>47</sup> Vice-Almirante Salgueirinho, Diretor da DPC, por ocasião da preleção “A Marinha Mercante Brasileira” para os oficiais-alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores na Escola de Guerra Naval em abril de 2022.

<sup>48</sup> COMOPNAVINST n. 31-22A: Segurança Marítima (BRASIL, 2020b).

Desse modo, a MB é favorecida com uma estrutura presente em todo o território nacional com alcance ampliado das operações e otimizando os meios e esforços empregados.<sup>49</sup>

Nesse ponto, com amparo nos principais conceitos da teoria desenvolvida no capítulo 3 e com a finalidade de atender ao propósito deste trabalho, faz-se necessário analisar o nível de relacionamento do COMPAAz com as agências de interesse. Dentro desse contexto, também é importante relacionar os fatores de êxito abordados.

No entanto, a escassez de material bibliográfico sobre o assunto pode ser vista como uma dificuldade em integrar a amplitude desta análise. Como o conhecimento e, sobretudo, a prática do assunto no Brasil é recente, há poucos exemplos que norteiem a implementação dessas operações.

Isso posto, no nível Minimização de Conflitos, conforme visto no capítulo 3, a preocupação é não ter a interferência de outras agências nas próprias ações desenvolvidas. Já no Nível Coordenação, existe a troca de informações para realização de ações eficazes. Ambos os níveis planejam com relativa independência.

Conforme verificado, a Seção de Planejamento do COMPAAz, na vertente Preparo da Força, planeja o emprego de meios operativos da MB em apoio as Agências Governamentais. Segundo o CT Vitor Sucena,<sup>50</sup> o COMPAAz não possui uma base integrada, a exemplo do Canadá, com as demais agências de interesse. Isto posto, depreende-se que o planejamento das operações é realizado com relativa independência com base nas informações coletadas em reuniões sob demandas específicas ou pela troca de informações por meio dos pontos de contato estabelecidos permanentemente. Tal fato torna-se

<sup>49</sup> Vide ANEXO Q e ANEXO R.

<sup>50</sup> CT Vitor Sucena Valério, encarregado da Divisão de Segurança Marítima do COMPAAz (Informação verbal). Entrevista concedida ao autor no Rio de Janeiro, em 23 de junho de 2022 (APÊNDICE).

importante dada a característica de interdependência nas Operações Interagências, ou seja, o planejamento no COMPAAz deve ser realizado de modo a evitar efeitos indesejados nas demais agências.

Ainda na vertente Preparo de Força, a Seção de Relações Institucionais é responsável por atuar de forma permanente com os órgãos governamentais, exercendo um papel fundamental no relacionamento da MB com as agências de interesse. Salieta-se a constante necessidade de interações para uma melhor compreensão das atividades institucionais dos envolvidos e, assim, permitir uma maior eficiência na troca de informações.

Por tais razões, verifica-se que o COMPAAz poderá atuar tanto no nível elementar de **Minimização de Conflitos**, quanto no nível de **Coordenação**.

Já no nível Integração, além do apoio mútuo, existe o coordenador das ações para orientar as agências envolvidas. Assim, quando em situação de crise relacionada à Segurança Marítima, com a ativação do GCI, existe uma instrução normativa<sup>51</sup> do ComOpNav que prevê a presença de representantes de organizações governamentais, não governamentais e até de empresas privadas atuando juntos.

Aqui, por um momento específico, em função do esforço interagências durante uma crise, observa-se a possibilidade de uma elevação momentânea no grau de relacionamento entre as agências no COMPAAz. Entretanto, para que essa afirmação seja efetiva, ante a uma emergência ou de calamidade relacionada à Segurança Marítima, ressalta-se a necessidade de inclusão da estrutura e das atribuições do GCI nos acordos de cooperação técnica com as agências de interesse.

Os manuais e doutrinas no âmbito do MD ainda não incorporam o esforço interagências em sua integralidade, conforme visto na seção 3.1. Esse fato é de suma

---

<sup>51</sup> COMOPNAVINST n. 31-34: Esforço Interagências e Gabinete de Crise (BRASIL, 2020c).



importância, pois, não havendo roteiros e processos comuns, não se consegue alcançar um nível de relacionamento muito elevado dentro do modelo teórico proposto. Nesse sentido, a busca pelo consenso pode implicar diminuição da autonomia da MB nas Operações Interagências. Entretanto, embora o consenso seja importante, não poderá comprometer as competências institucionais de cada agência.

Mesmo que não seja obrigatória a troca de informações entre as agências, torna-se relevante a existência de uma unidade capaz de exercer o esforço de liderança dentro dos problemas que envolvam a Segurança Marítima, a fim de demonstrar aos envolvidos os efetivos ganhos com as operações, conforme observado com a criação dos MSOC canadenses. As tendências organizacionais naturais de se buscar mais autonomia poderão ser minimizadas com uma melhor compreensão das responsabilidades institucionais das outras agências. É por essa razão que o COMPAAz deve envidar esforços para estruturar-se como unidade capaz de exercer uma liderança nos problemas relacionados com Segurança Marítima de forma que promova a unidade de esforços.

Faz-se mister também promover a capacitação dos agentes e conhecer as diferentes capacitações das agências parceiras. Embora os MSOC canadenses tenham o compartilhamento das informações como um dos principais desafios, o estabelecimento de uma estrutura física comum tem ajudado a transpor a barreira tradicional na troca de informações. Assim, a missão do COMPAAz se interliga com as missões das agências parceiras envolvidas na Segurança Marítima para se estabelecer processos e protocolos comuns, de acordo com cada problema a ser enfrentado, desenvolvendo uma relação de confiança entre as partes.

Outro importante fator é a previsibilidade orçamentária. A inexistência de recursos de forma regular é bastante significativa, pois pode levar organizações a não

participar dos esforços integrados. A necessidade de restringir recursos pode afetar as Operações Interagências de qualquer natureza. Por tais razões, otimizar os esforços empregados em prol de objetivos comuns, conforme mostra a seção 3.2, é essencial para mitigar essa questão.

Embora os MSOC não substituam a atuação das agências canadenses, o provisionamento de recursos diretamente para esses centros, segundo Adamthwaite (2011), pode ser visto como uma solução parcial para a dinamização dos esforços. Para o COMPAAz, diante dos contingenciamentos orçamentários, faz-se relevante a otimização dos seus processos e o ajuste aos recursos existentes na vertente do Preparo da Força, na busca de um maior nível de cooperação entre as agências, para que se possa efetuar, na vertente Emprego da Força, a priorização e o correto emprego do Poder Naval.

Encerrando, destaca-se que a Segurança Marítima é uma construção global que envolve um esforço interagências. Ademais, enfatize-se que o COMPAAz, com sua estrutura disposta desde 2021, ainda se encontra em fase de consolidação de procedimentos e mecanismos formais de interação com órgãos do governo.

## 5 CONCLUSÃO

Esta pesquisa se propôs a analisar a estrutura, tarefas e atribuições do COMPAAz e o seu nível de relacionamento com as Agências Governamentais de interesse da MB para o incremento da Segurança Marítima. Para tal, a fundamentação teórica foi pautada de forma a permitir uma análise ampla acerca do tema em questão. O amparo legal das Operações Interagências constitui um interessante tema de pesquisa.

No primeiro capítulo, foram abordados o desenvolvimento econômico associado às vias navegáveis como valor estratégico, a globalização trazendo novas ameaças e, além disso, apresentada a questão de pesquisa, com o seu propósito e a sua estrutura textual.

No segundo capítulo, foram examinados os conceitos teóricos da Boa Ordem no Mar, Segurança Marítima, do Entorno Estratégico Brasileiro e da CSM. Partindo dessa análise, pressupõe-se que o desenvolvimento econômico das atividades desempenhadas nas AJB deve estar associado à presença do Estado nos espaços marítimos sob sua jurisdição. Verificou-se também que ter uma CSM elevada é de suma importância para o monitoramento e proteção das AJB.

No terceiro capítulo, foram estudados as Operações Interagências e os modelos teóricos escolhidos. Foram empregados três modelos teóricos que indicavam níveis de relacionamento entre as agências e as principais características em cada nível, o que possibilitou uma análise interpretativa mais valiosa. Após, contextualizaram-se as teorias referenciando as características da época e a conjuntura na qual estavam inseridas, enriquecendo os conhecimentos da pesquisa. Isso posto, apesar do lapso temporal entre a publicação dos modelos teóricos, evidenciou-se uma confluência entre as ideias nos níveis de

relacionamento apresentados entre as teorias. Por conseguinte, adotou-se o modelo mais recente publicado como base para análise do COMPAAz.

Com relação aos fatores de sucesso relacionados às Operações Interagências, evidenciou-se a busca da capacitação pessoal e o consenso, o que permitirá uma maior consciência situacional, maior comprometimento e um melhor entendimento das responsabilidades institucionais, além de melhorar a comunicação entre agentes, de forma a otimizar os esforços empregados em prol de objetivos comuns.

No quarto capítulo, foram demonstradas as atividades realizadas pelo antigo CISMAR como introdução para análise do COMPAAz. Nesse contexto, observou-se que o CISMAR incorporou, a partir de 2018, novas funções relativas à forma coordenada de atuar, permanentemente, com as agências de interesse da MB com o fim de obter-se uma colaboração interagências eficaz.

Em seguida, apurou-se que a nova estrutura do COMPAAz tem por finalidade a promoção da efetividade das tarefas do ComOpNav nas vertentes do Preparo e Emprego da Força. Ressaltou-se a implementação do SisGAAz como ferramenta estratégica para prover o monitoramento e controle das AJB. Além disso, destacou-se a integração ao sistema Rede Mais do DPF, tendo como contrapartida o acesso ao SISTRAM. Destacou-se, ainda, a iminente integração do SisGAAz ao CENSIPAM como forma de elevar a capacidade de monitoramento e proteção da MB nas AJB.

Da mesma forma que o CISMAR, o COMPAAz passou a atuar de forma permanente com as agências de interesse em nível federal, enquanto os CRSM-F/CLSM-F passaram a operar, desde suas ativações em 2019, em níveis estaduais e municipais, respectivamente. Tal dinâmica mostrou-se importante uma vez que abrange todo o território nacional, sendo capaz de produzir um amplo alcance das ações e otimizando os meios e esforços empregados.

Finalmente, analisou-se o nível de relacionamento do COMPAAz com as Agências Governamentais envolvidas na Segurança Marítima. Verificou-se que, com base no arcabouço teórico estudado, a forma de atuação poderá ir do nível Minimização de Conflitos até o nível Coordenação.

Ademais, evidenciou-se que o COMPAAz poderá buscar uma estrutura de destaque nos problemas relacionados à Segurança Marítima de modo a buscar promover a unificação com as agências parceiras. Também foi ressaltada a importância do desenvolvimento da confiança entre os órgãos para remover a barreira existente na troca de informações.

Apontou-se, também, que a escassez de recursos financeiros torna relevante a otimização dos processos e o ajuste aos recursos existentes na vertente do Preparo da Força na busca de um maior nível de cooperação entre as agências para que se possa efetuar, na vertente Emprego da Força, a priorização e o correto emprego do Poder Naval.

Por fim, destacou-se que a Segurança Marítima é uma construção global que envolve um esforço interagências e a atual fase do COMPAAz na consolidação de procedimentos e mecanismos formais de interação com órgãos do governo.

Isso posto, o propósito deste trabalho foi analisar a estrutura, as tarefas e as atribuições do COMPAAz para realização e o seu nível de relacionamento com as Agências Governamentais de interesse da MB para o contínuo incremento da Segurança Marítima. Assim, a pesquisa realizada permitiu a coleta de informações e, conseqüentemente, a aquisição de conhecimentos suficientes, para se chegar ao propósito proposto.

## REFERÊNCIAS

ADAMTHWAITE, Greg. **Northern Exposure: Canada's Marine Security Framework – The Security Challenge in the Canadian Maritime Realm.** Canadá: Canadian Forces College, 2011. Monografia apresentada à Escola Superior das Forças Armadas do Canadá. Disponível em: <<https://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/297/286/Adamthwaite.pdf>> Acesso em: 27 mar. 2022.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Evolução da atividade exploratória.** Rio de Janeiro: ANP, 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/exploracao-e-producao-de-oleo-e-gas/dados-tecnicos/mapas-e-p/evolucao-da-atividade-exploratoria>>. Acesso em: 10 jun. 2022.

ATKINSON, M *et al.* **Multi-Agency Working: a detailed study.** Slough. Nation Foundation for Education Research, p. 138-158, 2002.

BARDACH, Eugene. **Getting Agencies to Work Together: the practice and Theory of Managerial Craftsmanship.** Washington: Brookings Institution Press, p. 01-49, 1998.

BRASIL. Decreto Legislativo n. 05 de 1987 – Aprova o texto da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluído em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União.** Brasília, DF, seção 1, p. 18653, 10 nov. 1987. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1980-1987/decretolegislativo-5-9-novembro-1987-367281-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 11 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto Legislativo n. 1.530 de 1995 – Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União** Brasília, DF, seção 1, p. 9199, 23 jun. 1995. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto /1995/ d1530.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto /1995/ d1530.htm)> Acesso em: 11 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Exército Brasileiro. Estado-Maior do Exército. **EB20-MC-10.248.** Manual de Campanha de Operações Interagências. 2 ed. Brasília, DF, 2020a.

\_\_\_\_\_. Lei n. 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União.** Brasília, DF, seção 1, p. 1, 5 jan. 1993. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8617.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm)>. Acesso em 19 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Centro Integrado de Segurança Marítima. **Portaria n. 10 de 19 jul. 2019.** Regimento Interno do CISMAR. Rio de Janeiro, RJ, 2019a.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. **COMOPNAVINST n. 31-22A.** Segurança Marítima. Rio de Janeiro, RJ, 2020b.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. **COMOPNAVINST n. 31-34.** Esforço Interagências e Gabinete de Crise. Rio de Janeiro, RJ, 2020c.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. **Portaria n. 32 de 12 mar. 2019.** Regulamento do Centro Integrado de Segurança Marítima. Rio de Janeiro, RJ, 2019b.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. **Boletim de Ordens e Notícias n. 925, 29 nov. 2018.** Centro Integrado de Segurança Marítima. Rio de Janeiro, RJ, 2018a.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. **Ordem do dia n. 12 de 09 dez. 2021.** Cerimônia de Alteração de Denominação do Centro Integrado de Segurança Marítima para Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul. Rio de Janeiro, RJ, 2021a.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. **Boletim de Ordens e Notícias n. 1122, 10 dez. 2021.** Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul Rio de Janeiro, RJ n. 1122, 2021b.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-305.** Doutrina Militar Naval. Brasília, DF, 2017a.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-323.** Política Naval. Brasília, DF, 2019c.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040).** Brasília, DF, 2020d.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Portaria n. 78, 30 abr. 2020.** Regulamento do Comando de Operações Navais. Brasília, DF, 2020e.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Marinha do Brasil inaugura o Centro Integrado de Segurança Marítima.** Sítio Oficial da Marinha do Brasil, 2018b. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-inaugura-o-centro-integrado-de-seguranca-maritima>>. Acesso em 25 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa: **MD35-G-01. Glossário das Forças Armadas.** 5. ed. Brasília, DF, p. 25, 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. **Memorando n. 06, 12 mar. 2019.** Diretrizes para a continuidade da reestruturação da Marinha. Brasília, DF, 2019d.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD33-M-12.** Operações Interagências. Brasília, DF, 2017b.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa (END).** Encaminhadas em 22 de julho de 2020, para apreciação do Congresso Nacional. Brasília, DF, 2020f. Disponível em: < [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_1.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_1.pdf)>. Acesso em 11 abr. 2022.

CAMPION, Francis J. **Strategic Maritime Domain Awareness: supporting the National Strategy Maritime Security**. Pensilvânia: Escola Superior de Guerra do Exército dos Estados Unidos da América, 2008.

CANADA. **Defining Canada's Maritime Zones**. [s. l.], 2011. Disponível em: <[http://publications.gc.ca/collections/collection\\_2012/mpo-dfo/Fs23-571-2011eng.pdf](http://publications.gc.ca/collections/collection_2012/mpo-dfo/Fs23-571-2011eng.pdf)> Acesso em: 25 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Marine Security Operations Centres**. [S.l.], 2017. Disponível em: <<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-security/marine-security-operation-centres>> Acesso em: 23 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Marine Security Operations Centres Boost Cooperation Among Federal Partners**. [S.l.], 2015. Disponível em: <<http://www.navy-marine.forces.gc.ca/en/news-operations/news-view.page?doc=marine-security-operations-centres-boost-cooperation-among-federal-partners/i6b2owo9>> Acesso em: 23 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Marine Security Operational Facilities**. [S.l.], 2019. Disponível em: <<https://www.ccg-gcc.gc.ca/maritime-security-surete-maritime/operational-facilities-installations-operationelles-eng.html?wbdisable=true>> Acesso em: 24 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Maritime Domain Awareness**. [S.l.], 2012. Disponível em: <<https://www.tc.gc.ca/eng/marinesecurity/initiatives-235.htm>> Acesso em: 23 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Strong, secure, engaged: Canada's Defence Policy**. Toronto, 2017b. Disponível em: <<https://www.canada.ca/en/department-national-defence/corporate/reports-publications/canada-defence-policy/global-context.html>> Acesso em: 25 mar. 2022.

ENGSTRÖM, Yrjö. Coordination, cooperation, and communication in the courts: expansive transitions in legal work. **Laboratory of Comparative Human Cognition**, v.13, n.4, p. 88-96, 1991.

GARRIGA, Gustavo. Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz) *In: Seminário Internacional sobre Narcotráfico por Transportes Aquaviários e Portos, 1*. Brasília, DF, 2022. Disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?v=DrSNY6t8k\\_I](https://www.youtube.com/watch?v=DrSNY6t8k_I)> Acesso em: 31 mai. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Strategic plan for the organization: the IMO Assembly, which meets every two years, adopts the Strategic Plan for the Organization, which covers a six-year period for the Six-Year Period 2018 to 2023**. London: IMO, [2022]. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Strategy/Pages/Default.aspx>> Acesso em: 10 abr. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Distribuição da população**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <[https://atlascolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas\\_brasil/brasil\\_distribuicao\\_populacao.pdf](https://atlascolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_brasil/brasil_distribuicao_populacao.pdf)>. Acesso em: 10 jun. 2022.



MALAFAIA, Guilherme Lopes. **Operações Interagências**: um novo conceito de operações para do CISMAR. 2019. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) - Escola Superior de Guerra. 2019.

MIANI, L. Unlocking Interagency Secrets: A New Rosetta Stone? **Interagency Journal**, Fort Leavenworth. v. 1, n. 1, p. 10-18, 2010.

RAZA, Salvador. Cooperação Interagências: Por que e como funciona um estudo de modelos organizacionais nas Relações Internacionais? **Brazilian Journal of International Relations**, ed. **Quadrimestral**, vol. 1, ed. 1/41, 2012.

SALGUEIRINHO, Sergio. A Marinha Mercante Brasileira *In*: **Preleção para os Oficiais-Alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 2022.

TILL, Geoffrey. **Seapower**: a guide for the twenty-first century. New York: Routledge, 2018.

VILELA, Érico Sant'Anna. **Amazônia Azul**: a estratégia da Marinha do Brasil para a Segurança Marítima. 2020. Monografia (Curso Superior de Inteligência Estratégica) – Escola Superior de Guerra. 2020.

## APÊNDICE

### Roteiro de Entrevista

Sobre o entrevistador: CC Rodrigo Faria é aluno do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores da Escola de Guerra Naval.

Contato: rodrigo.faria@marinha.mil.br

Objetivo da entrevista: Obter subsídios para a pesquisa, cujo tema gira em torno das Operações Interagências no COMPAAz.

A entrevista será realizada por e-mail, e o entrevistado terá total liberdade para responder às perguntas utilizando documentação e registros pertinentes.

Agradeço desde já a atenção e a valorosa colaboração.

CC Rodrigo Faria

Oficial Aluno do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores 2022

Eu, CC Rodrigo Faria, oficial aluno do curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores 2022, comprometo-me a tratar as declarações do entrevistado com o sigilo adequado e a não deturpar ou adulterar qualquer tipo de informação prestada.

**Entrevistado:** CT Vitor Sucena Valério, Encarregado da Divisão de Segurança Marítima do COMPAAz.

**Entrevistador:** CC Rodrigo Faria

**Data da Entrevista:** 23 jun. 2022.

**Local:** Rio de Janeiro, RJ.

**Pergunta 01:** Quais as principais mudanças no Regulamento e o Regimento Interno do COMPAAz em relação ao CISMAR?

R: O Regulamento e Regimento interno do COMPAAz encontram-se em fase de minuta para aprovação. O que posso destacar como as principais reestruturações são:

- O CISMAR fundiu-se com a ComOpNav-30, criando o COMPAAz (O CA Garriga é o COMPAAz e o Subchefe de Operações);

- Criação de um organograma por células (Seções), adaptado da estrutura *Maritime Operations Center* (MOC); e

- Incorporação do Ritmo de Batalha, proveniente da estrutura MOC: reuniões periódicas das diversas Seções (M1 a M11), culminando com as Reuniões de Atualização para o Comandante (RAC), uma para o COMPAAz e outra para o CON, alternando-se semanalmente.

**Pergunta 02:** Existe algum documento que formalize a missão interagências dos CRSM/CLSM nas esferas estaduais e municipais, respectivamente? Como é a comunicação do COMPAAz com estes Centros?

R: Negativo, a mobilização ainda está na esfera federal, onde espera-se criar a curto prazo uma doutrina e referências mais robustas para o planejamento e coordenação interagências. Porém, é estimulado aos CRSM/F e CLSM/F a construção de redes de compartilhamento de informações em suas áreas de jurisdição. A comunicação basicamente é feita mediante documentos de inteligência e do aplicativo UNA.

**Pergunta 03:** Como é o modelo de colaboração interagências que o COMPAAz adota para o Monitoramento e Proteção das ameaças na SEGMAR do entorno estratégico brasileiro?

R: O modelo utilizado tem por base o compartilhamento de informações entre as agências para o monitoramento de possíveis embarcações cometendo ilícitos seguido da ação repressiva correspondente, com embarque de agentes especializados, e precedida quando possível de *briefings* em salas específicas (Salas de Crise).

**Pergunta 04:** Existe, atualmente, agentes de outros órgãos integrados no COMPAAz ou vice-versa? Se não, existe uma periodicidade para reuniões e trocas de informações ou estas reuniões acontecem somente sob demanda de uma operação específica?

R: Negativo. As reuniões ou contatos ocorrem sob demandas específicas.

**Pergunta 05:** É correto afirmar que o planejamento e as operações interagências são coordenadas pelo COMPAAz e ComOpNav (CRSM/CLSM), respectivamente?

R: Afirmativo, o COMPAAz atua na esfera federal. Os CRSM/CLSM têm autonomia para coordenarem ações a nível estadual e municipal, respectivamente, mantendo sempre os escalões superiores informados, além de estabelecer redes próprias de network.

**Pergunta 06:** Sendo o SisGAAz um programa estratégico de elevada prioridade para a MB, como é realizada a integração e conexão com os sistemas das demais agências? Pode-se afirmar que facilita o Planejamento das Operações Interagências?

R: Esta integração com outras agências está sendo fomentada paulatinamente. Posso citar como exemplo o acesso pela MB à Rede Mais da PF, que possibilita a visualização por imagem de todo o território nacional, porém sem o ambiente marítimo além das 12MN. A contrapartida é o acesso da PF ao SISTRAM, em vias de implementação. Outro exemplo é a iminente integração do SisGAAz ao CENSIPAM, o que elevará sobremaneira nossa capacidade de monitoramento e proteção.

**Pergunta 07:** Em termos de capacitação interagências, quais os cursos o qualificam para a função?

R: No meu caso, foi realizado o Curso de Coordenação e Planejamento Interagências (CCOPI), administrado na Escola Superior de Defesa (ESD), com duração de quatro semanas. Em complemento, podemos citar o Estágio Básico de Segurança Marítima conduzido pelo COMPAAz no início deste ano.

## ANEXOS

### ANEXO A



FIGURA 1 – Linhas de Comunicações Marítimas.

Fonte: World Map Blank. Disponível em: < <https://worldmapblank.com/wpcontent/uploads/2022/01/Printable-World-Shipping-Routes-Map-PDF.pdf>>. Acesso em 10 jun. 2022.

## ANEXO B

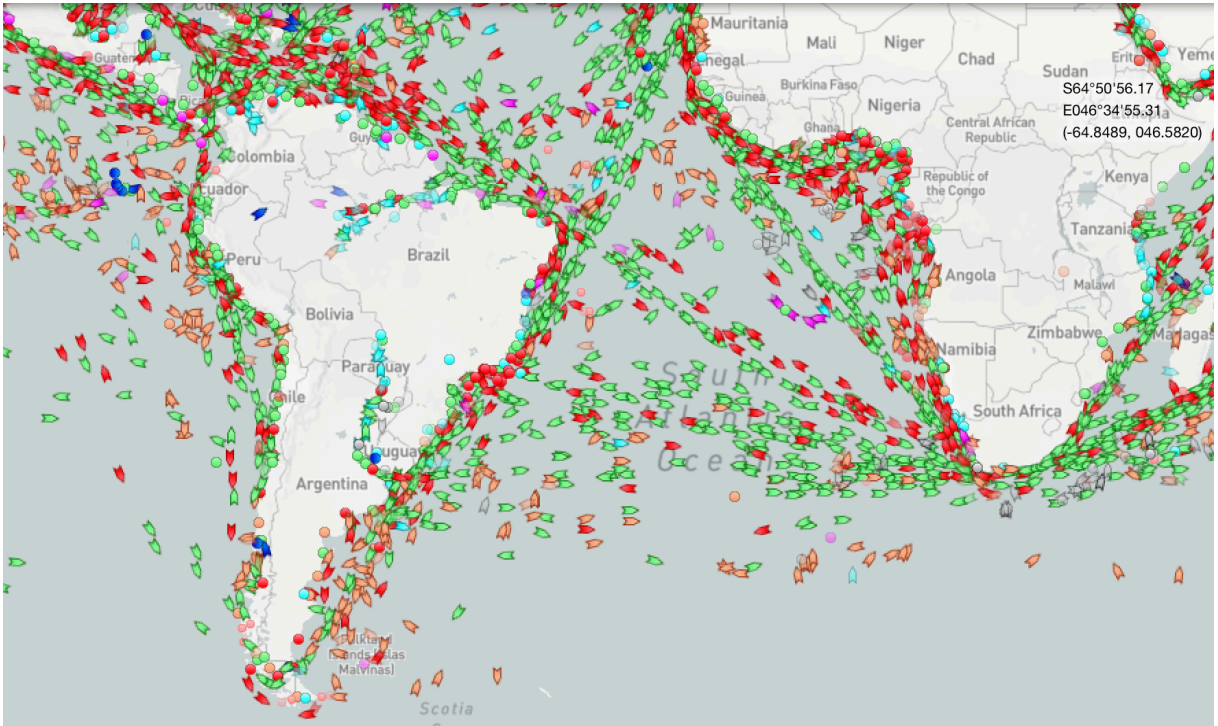


FIGURA 2 – Tráfego de embarcações no Atlântico Sul.

Fonte: Marine Traffic. Disponível em: <<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-27.4/centery:-31.9/zoom:3s>>. Acesso em 10 jun. 2022.

## ANEXO C

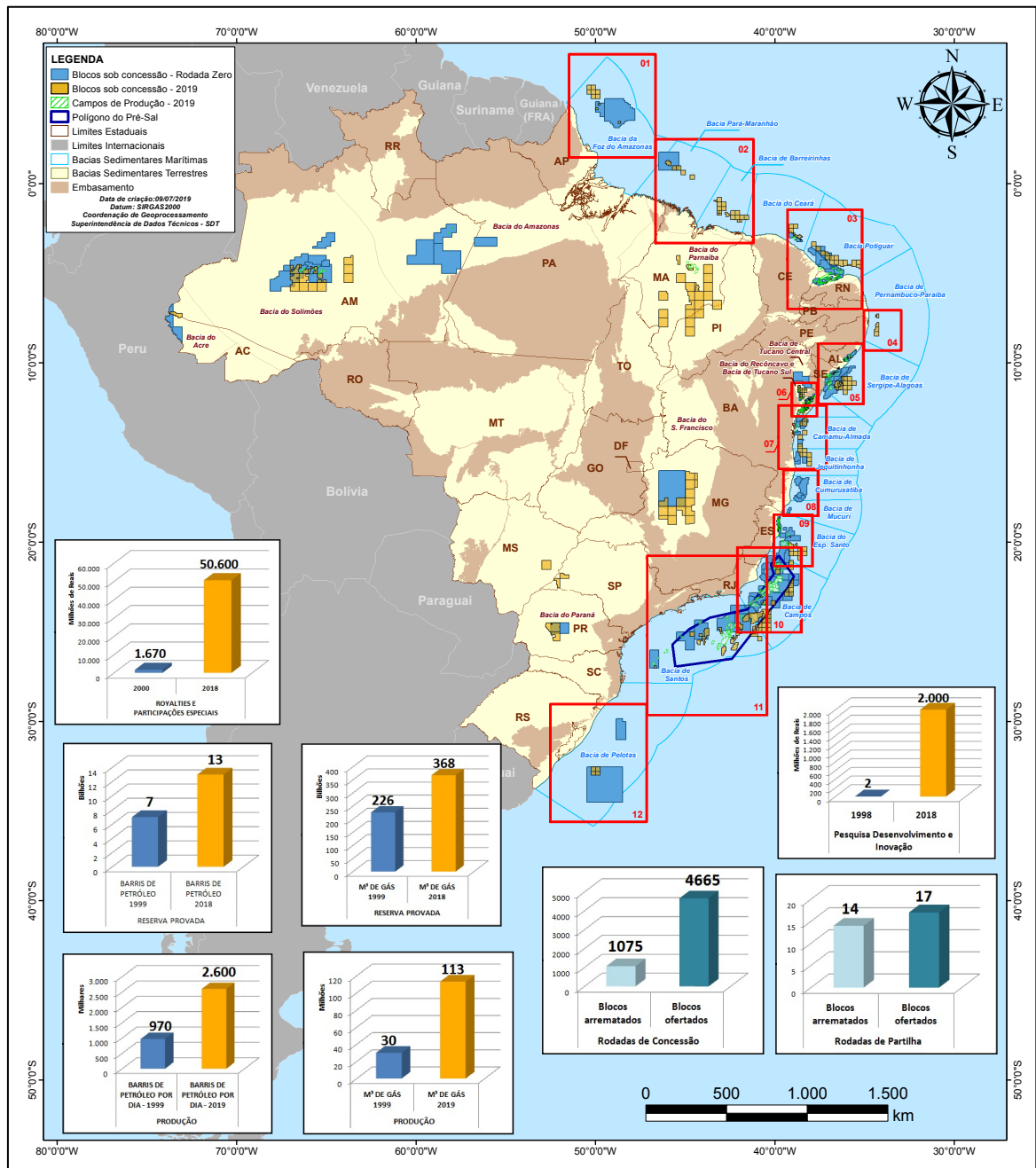


FIGURA 3 – Mapa de exploração e produção de óleo e gás no Brasil.

Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/exploracao-e-producao-de-oleo-e-gas/dados-tecnicos/mapas-e-p/evolucao-da-atividade-exploratoria>. Acesso em 10 jun. 2022.



## ANEXO D

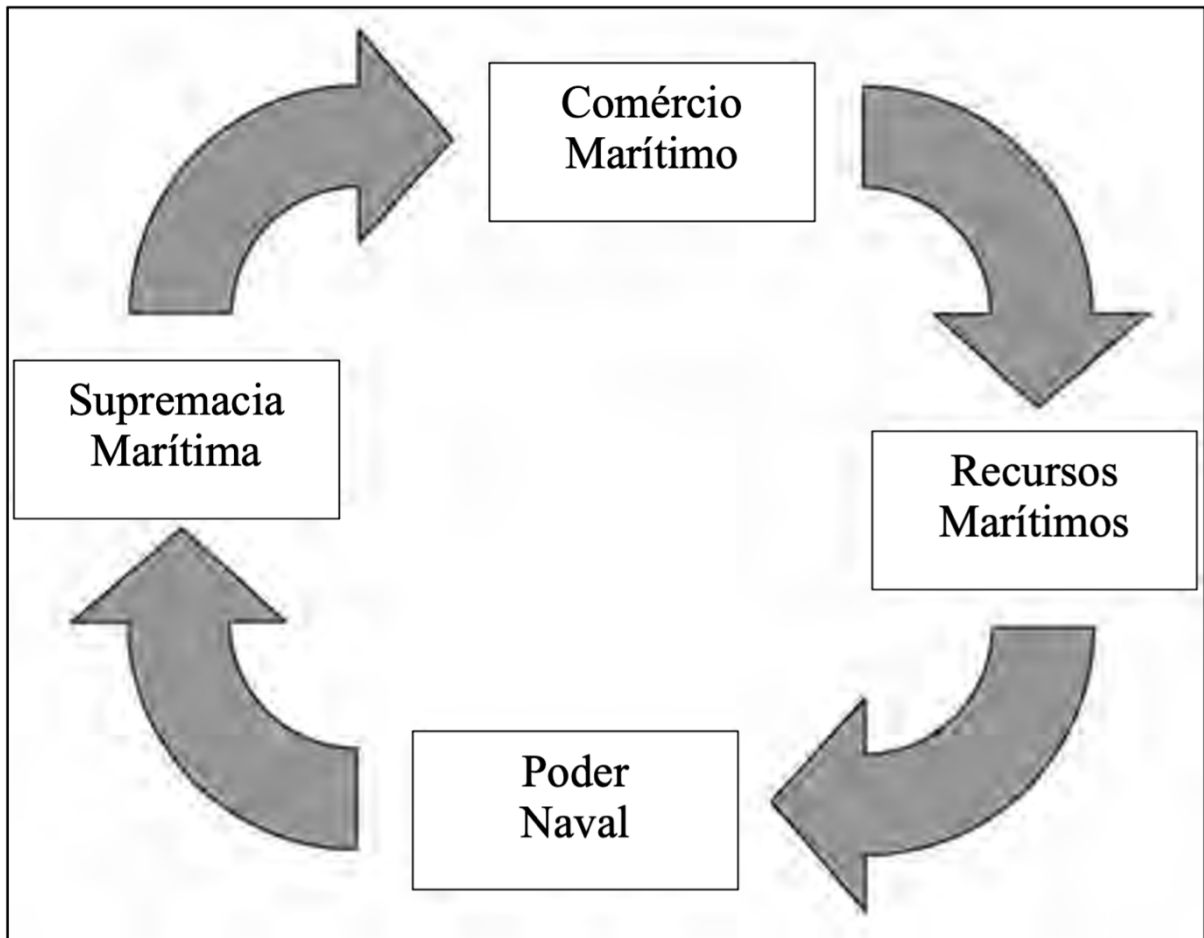


FIGURA 4 – O círculo virtuoso de Geoffrey Till.  
Fonte: TILL, 2018, p. 21.

## ANEXO E

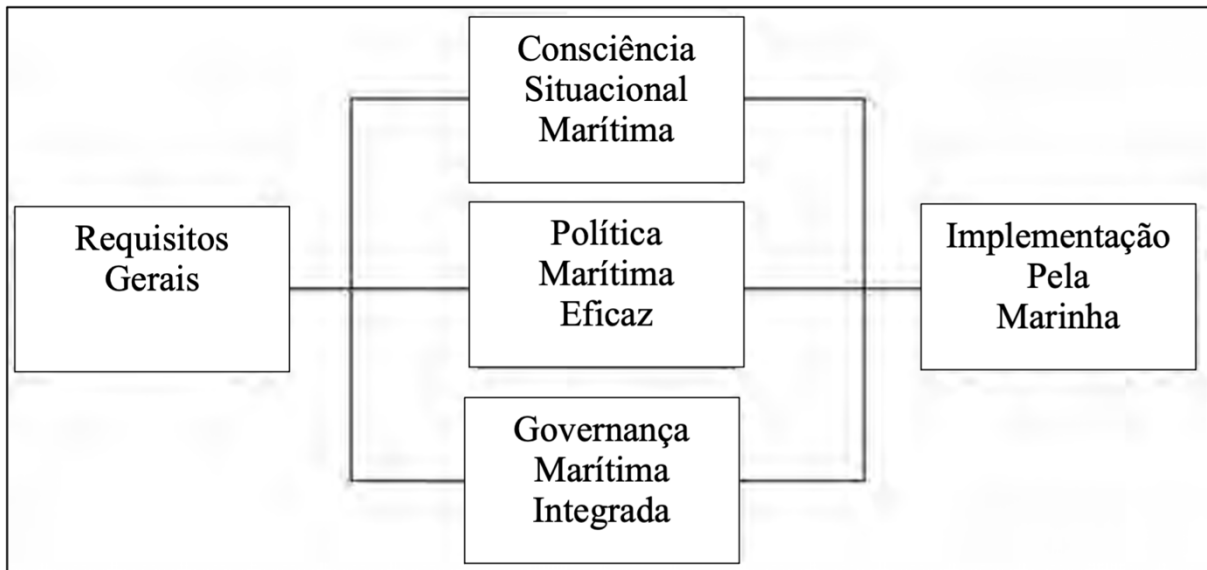


FIGURA 5 – Requisitos gerais para a manutenção da Boa Ordem no Mar de Geoffrey Till.  
Fonte: TILL, 2018, p. 343.

## ANEXO F

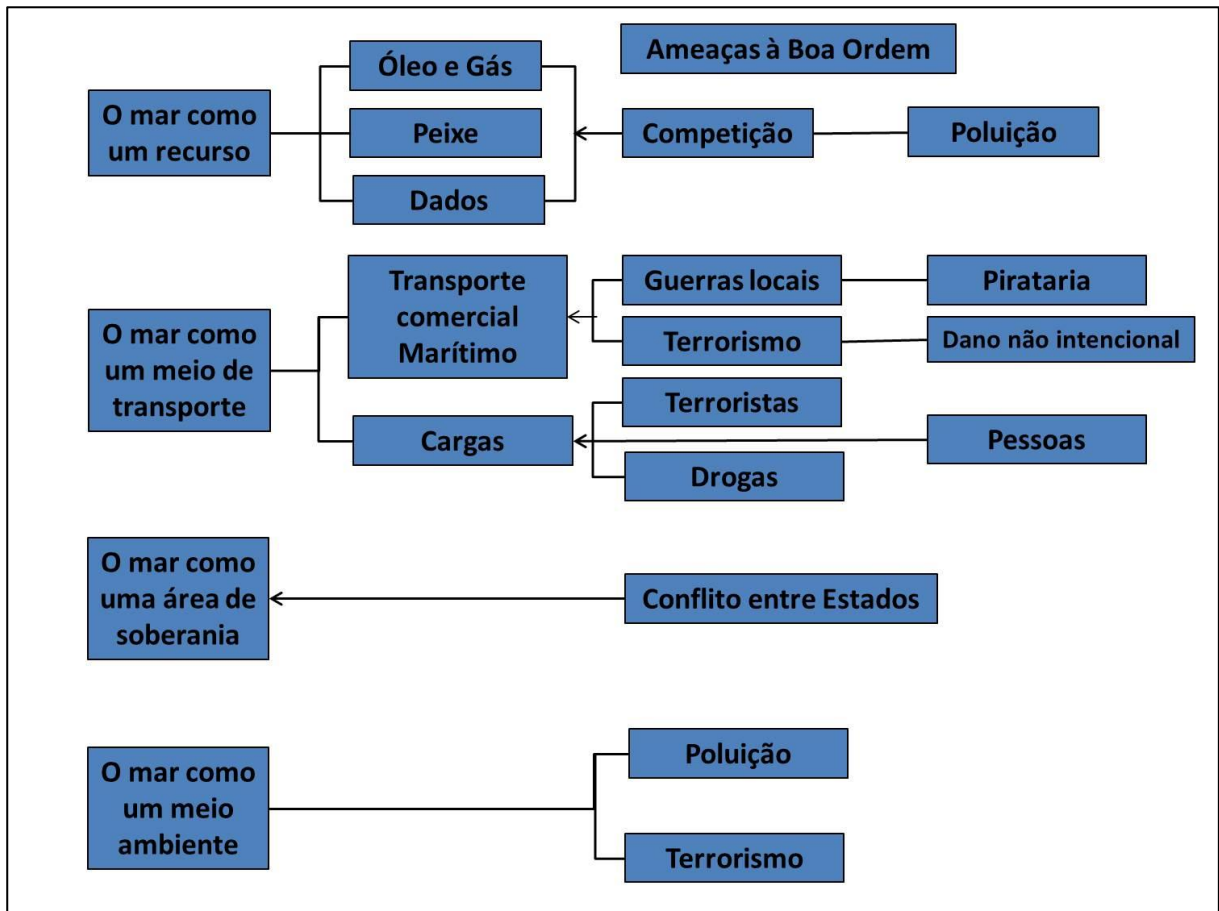


FIGURA 6 – Os atributos do mar e as ameaças à Boa Ordem no Mar segundo Geoffrey Till.  
 Fonte: TILL, 2018, p. 308.

## ANEXO G



FIGURA 7 – O Entorno Estratégico Brasileiro.  
Fonte: BRASIL, 2020d, p. 18.

## ANEXO H

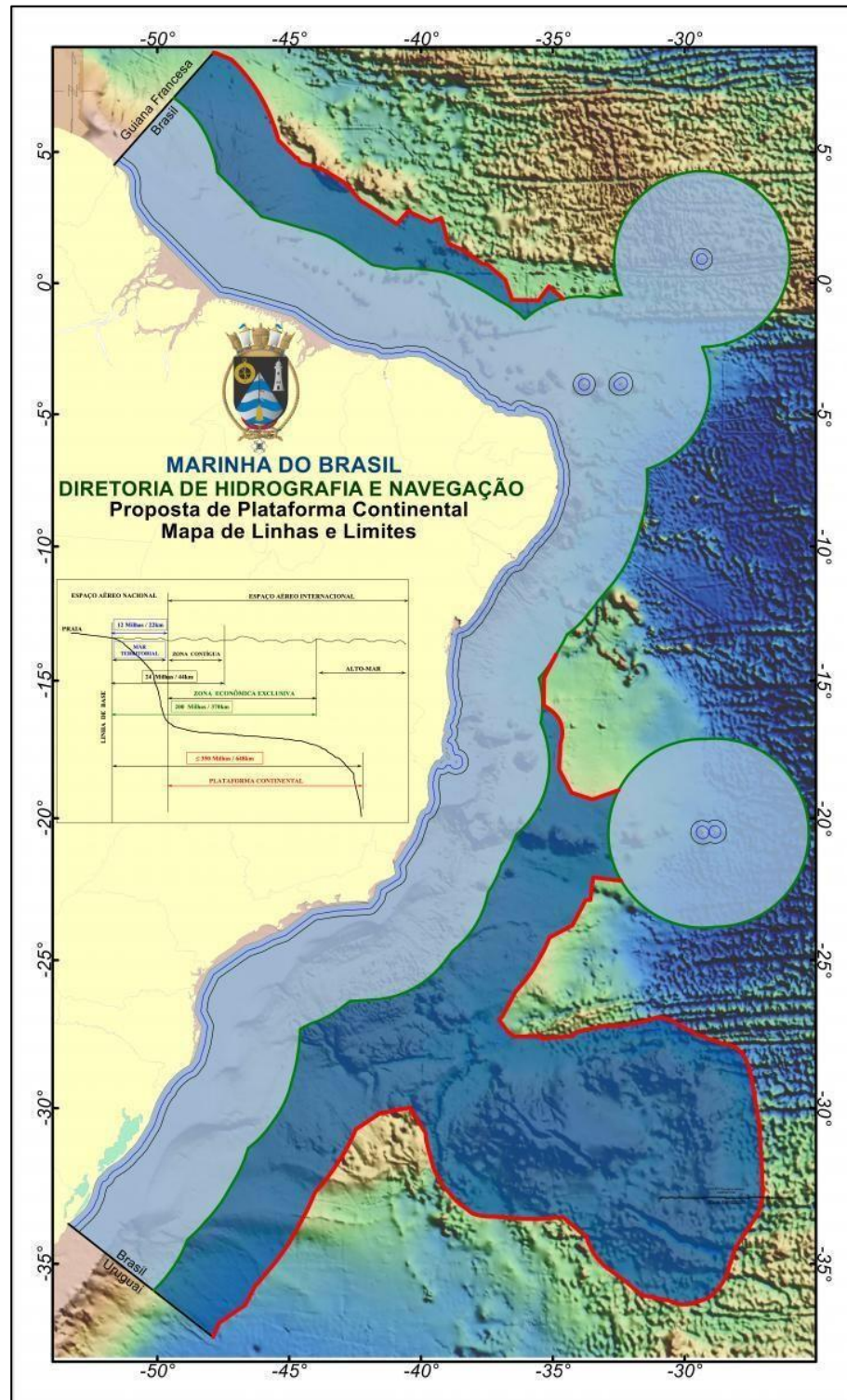


FIGURA 8 – Amazônia Azul.

Fonte: MB. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/com8dn/?q=amazonia\\_azul](https://www.marinha.mil.br/com8dn/?q=amazonia_azul)>. Acesso em 19 mai. 2022.

## ANEXO I

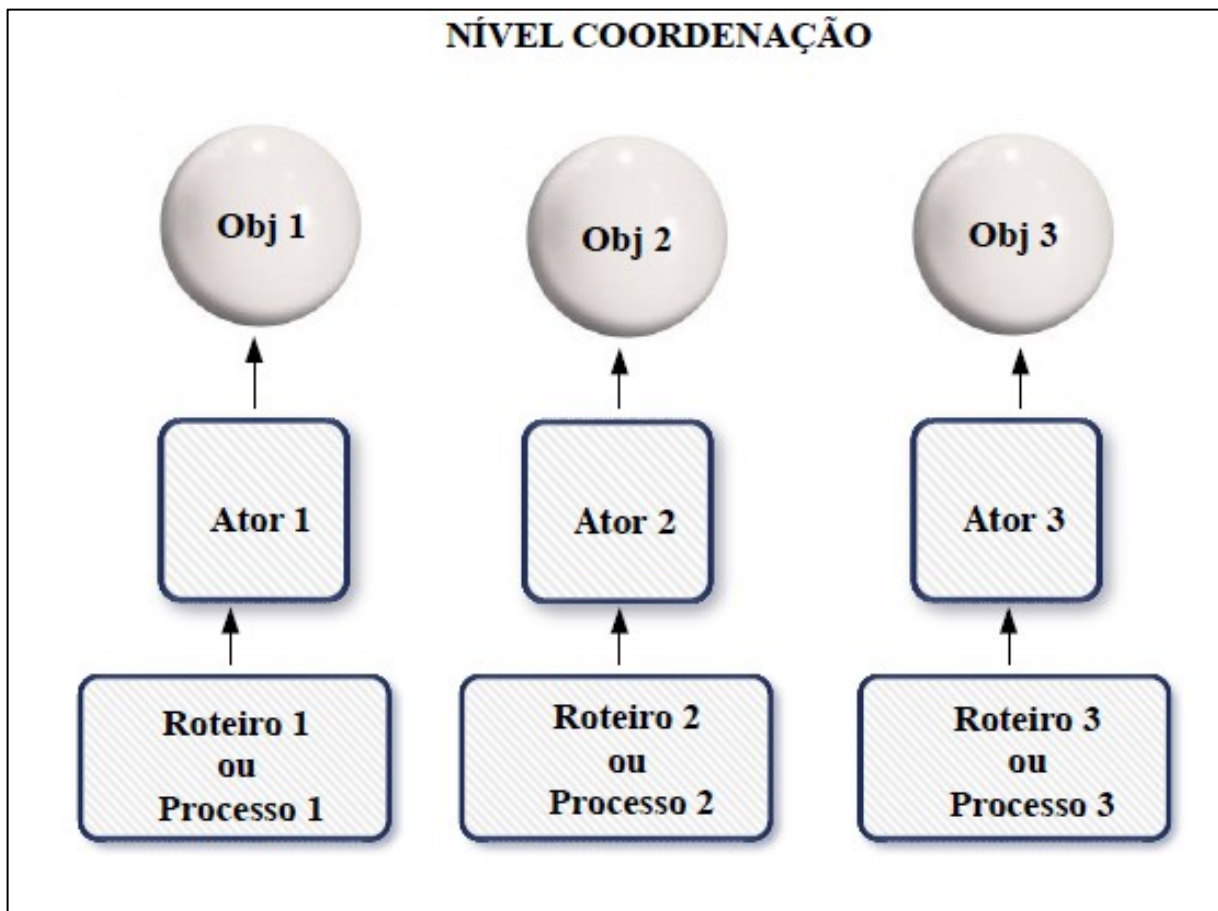


FIGURA 9 – Nível Coordenação da Teoria da Atividade.  
Fonte: ENGSTRÖM, 1991.

## ANEXO J

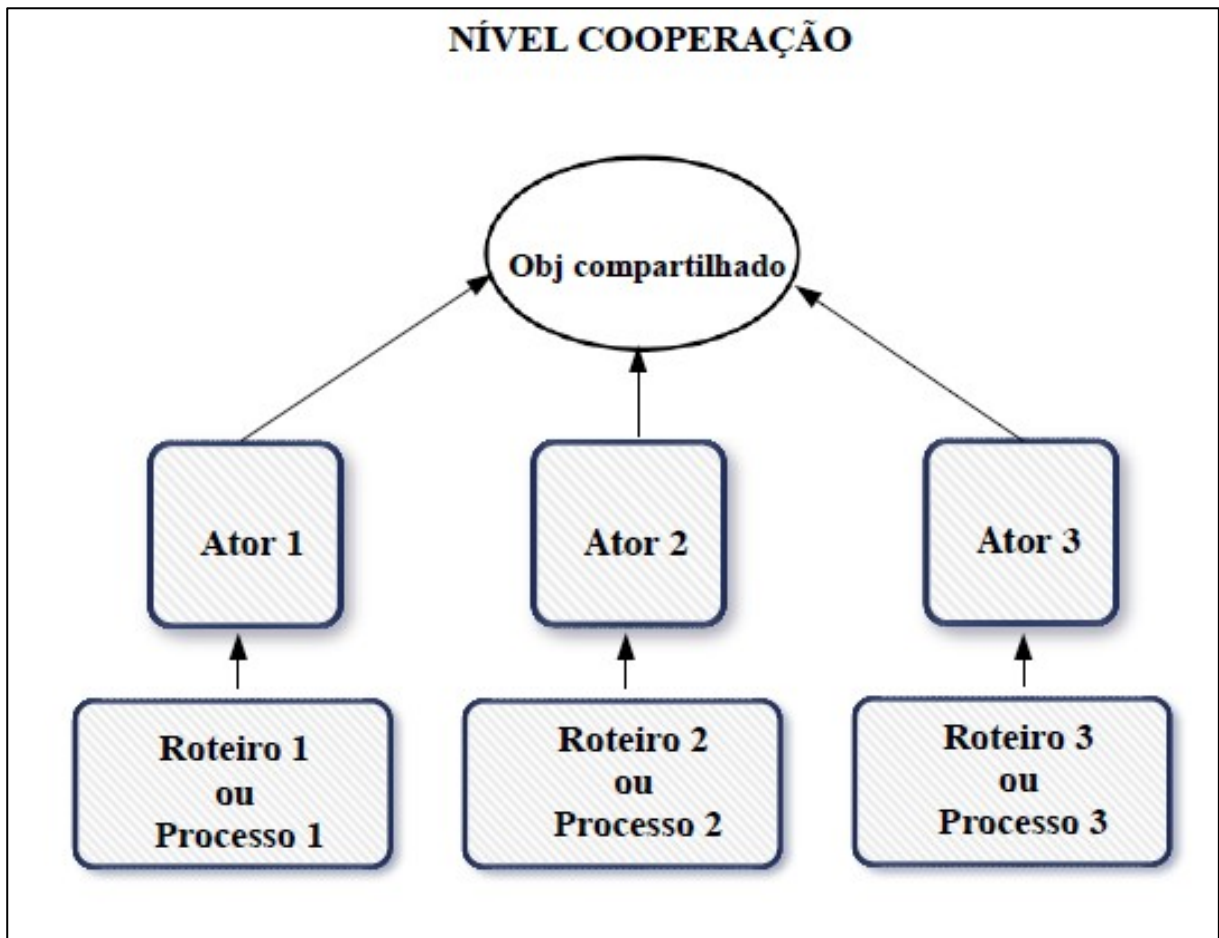


FIGURA 10 – Nível Cooperação da Teoria da Atividade.  
Fonte: ENGSTRÖM, 1991.

## ANEXO K

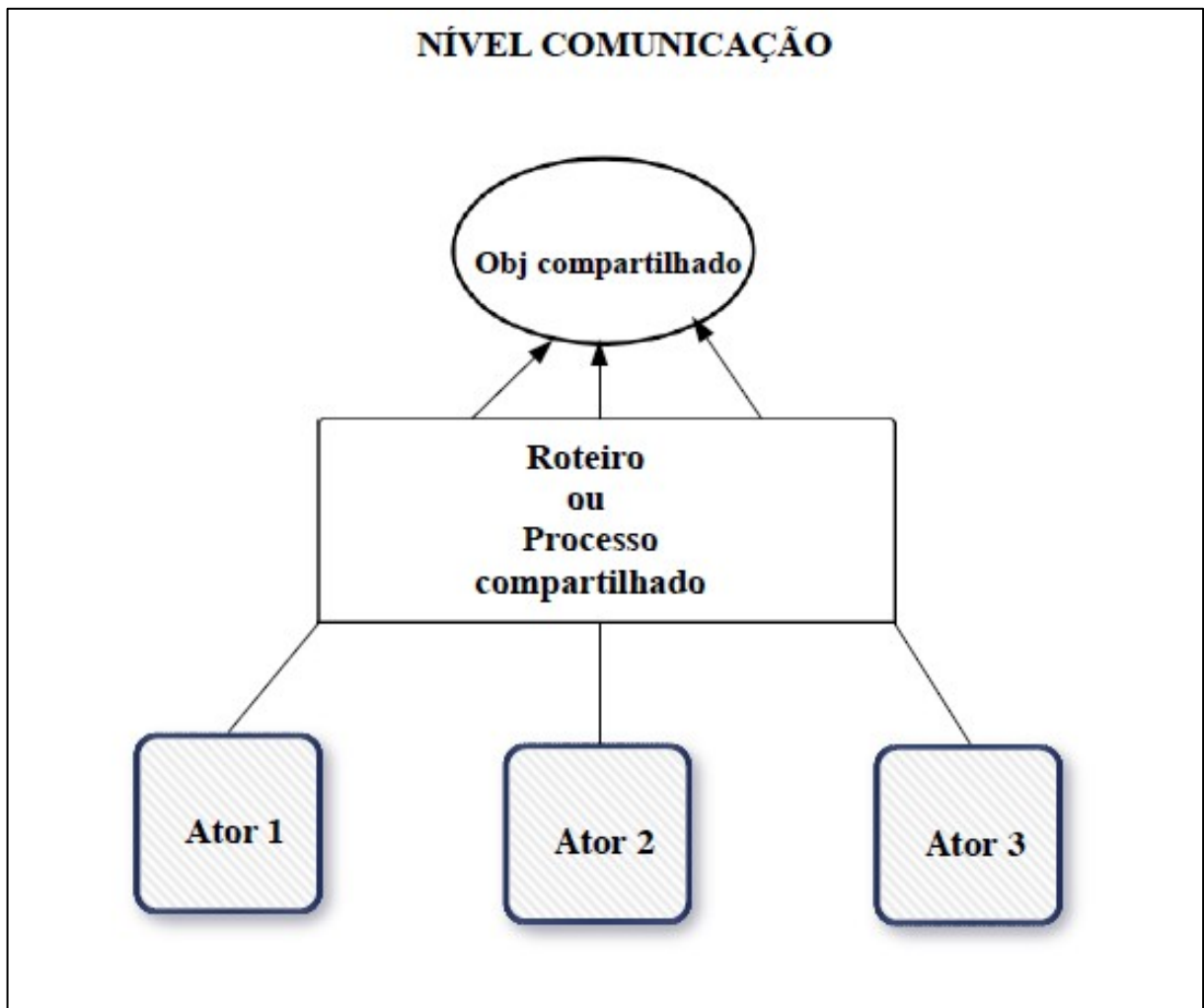


FIGURA 11 – Nível Comunicação da Teoria da Atividade.  
Fonte: ENGSTRÖM, 1991.



## ANEXO L

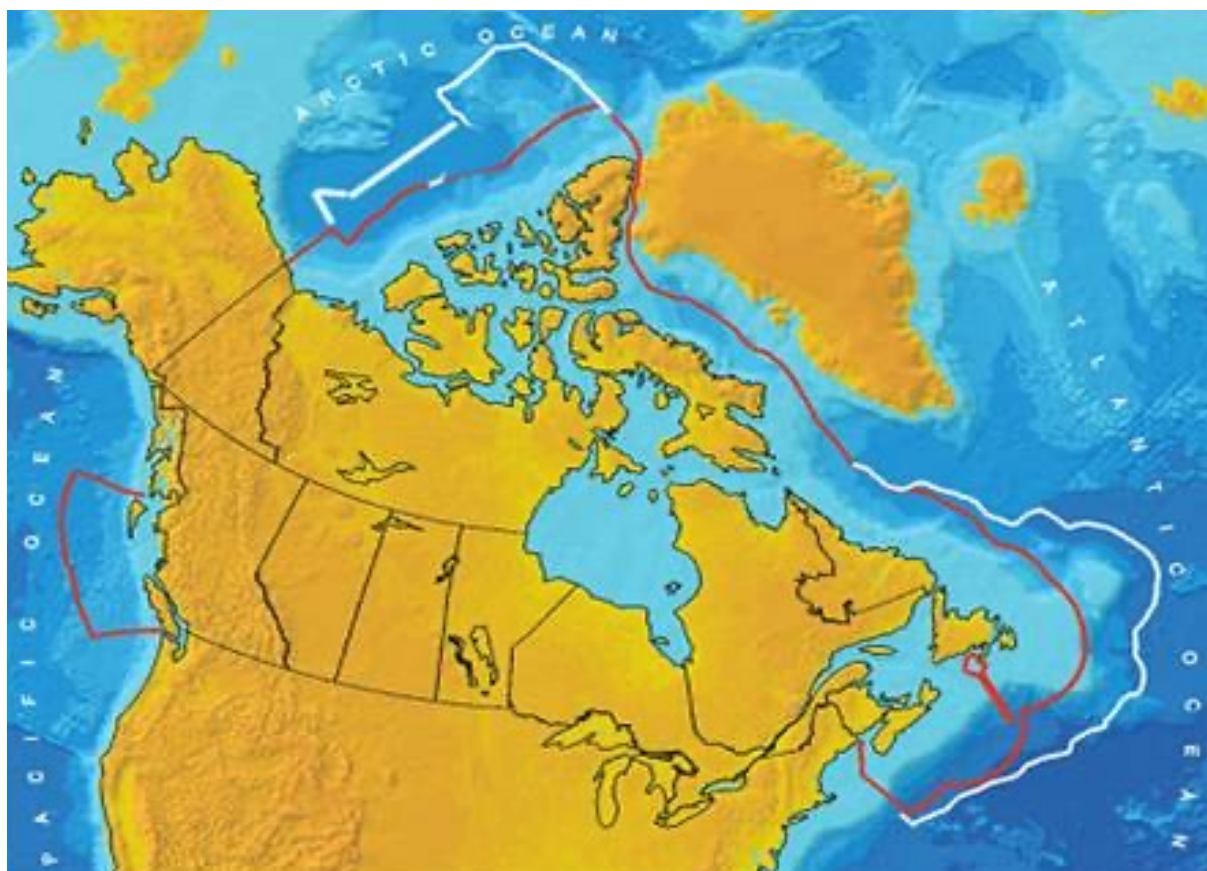


FIGURA 12 – Zona Econômica Exclusiva do Canadá.

Fonte: DFO. Disponível em: <<https://www.dfo-mpo.gc.ca/ae-ve/evaluations/09-10/6b060-eng.htm>>. Acesso em: 24 mar. 2022.

Nota: A linha vermelha representa a ZEE canadense e a linha branca representa as reivindicações além das 200 milhas náuticas.

## ANEXO M



FIGURA 13 – Áreas de responsabilidade dos MSOC.

Fonte: The Royal United Services Institute of Nova Scotia. Disponível em: <<https://rusi-ns.ca/wp-content/uploads/2021/03/MSOCE.pdf>> (Houve alteração na ilustração com a inclusão de três caixas de texto indicando o nome de cada MSOC). Acesso em: 24 mar. 2022.

## ANEXO N

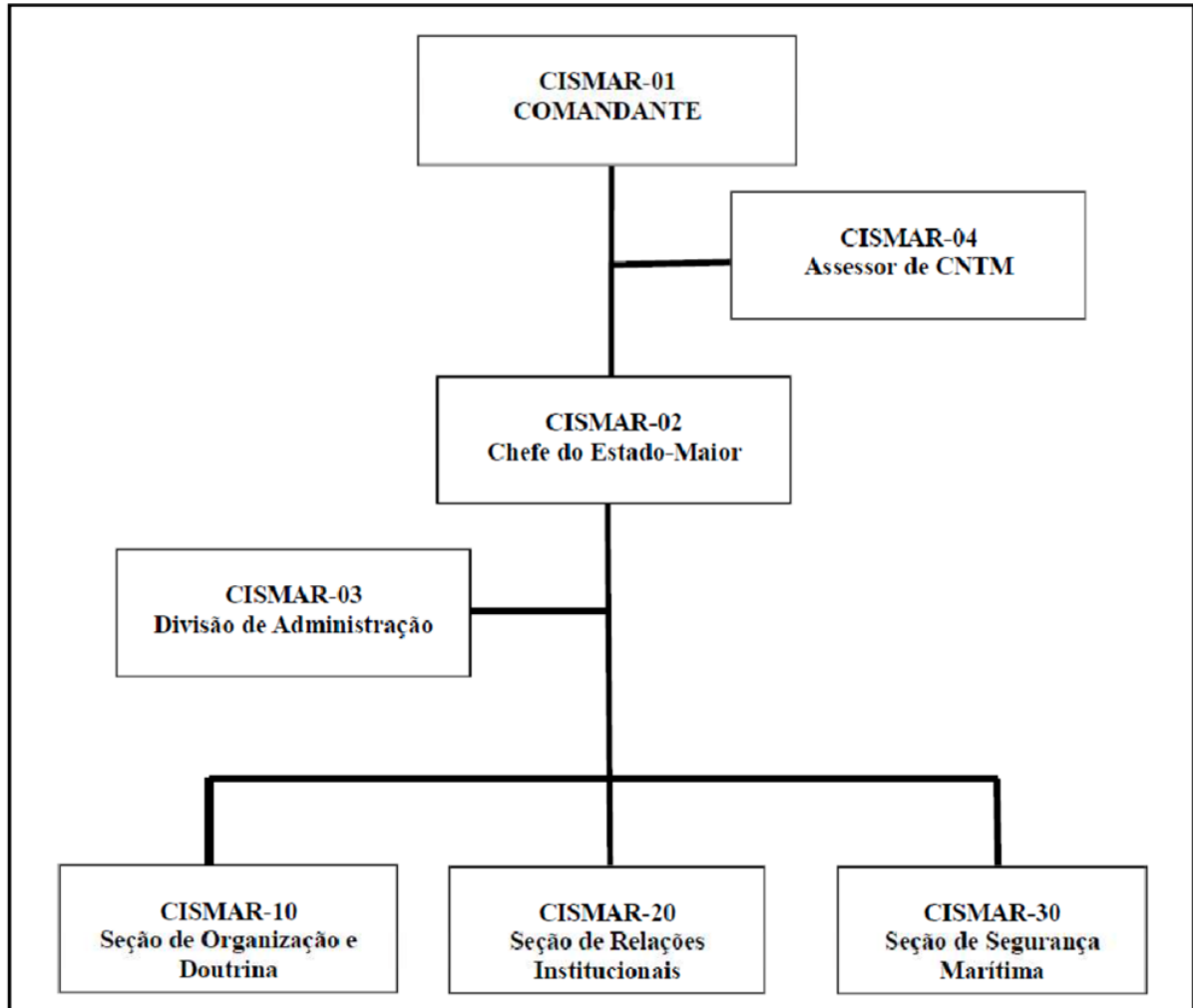


FIGURA 14 – Organograma do CISMAR.  
Fonte: BRASIL, 2019a.

## ANEXO O

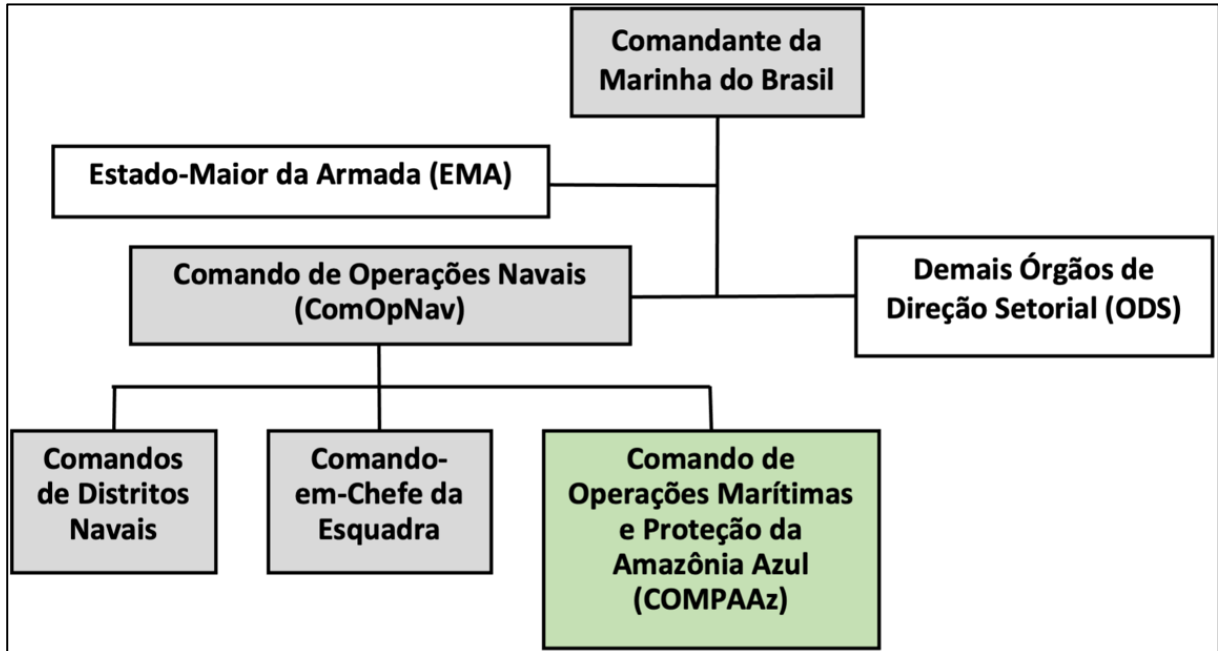


FIGURA 15 – Organograma resumido da MB.

Fonte: GARRIGA, 2022.

ANEXO P

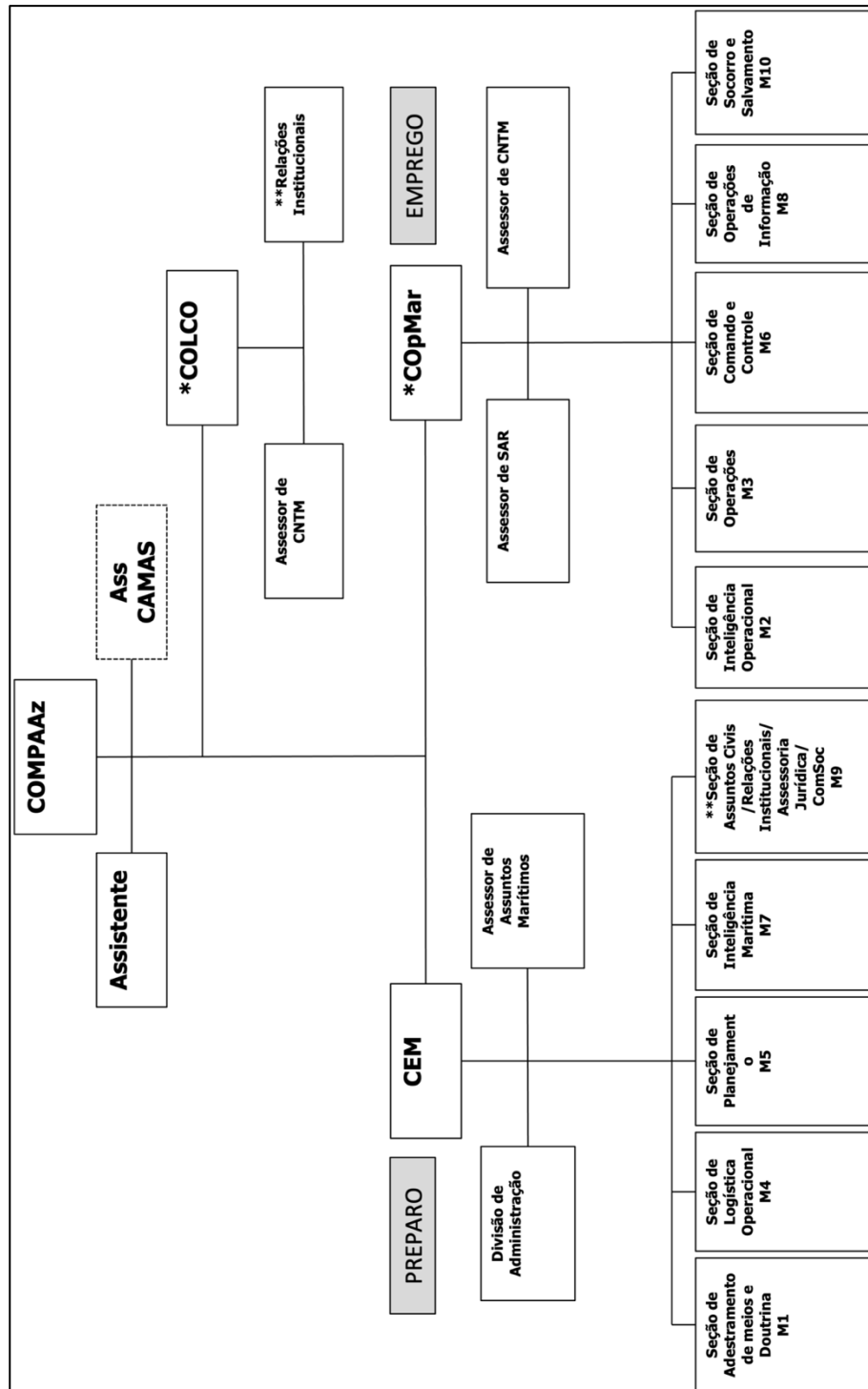


FIGURA 16 – Organograma do COMPAAZ.

Fonte: Regimento Interno do COMPAAZ (em fase de elaboração). Encaminhado pelo Capitão de Corveta Araujo Ferreira, Ajudante da Divisão de Relações Institucionais do COMPAAZ (araujo.eduardo@marinha.mil.br). [Versão digital recebida por mensagem eletrônica]. Mensagem recebida por rodrigo.faria@marinha.mil.br, em 01 abr. 2022.

## ANEXO Q

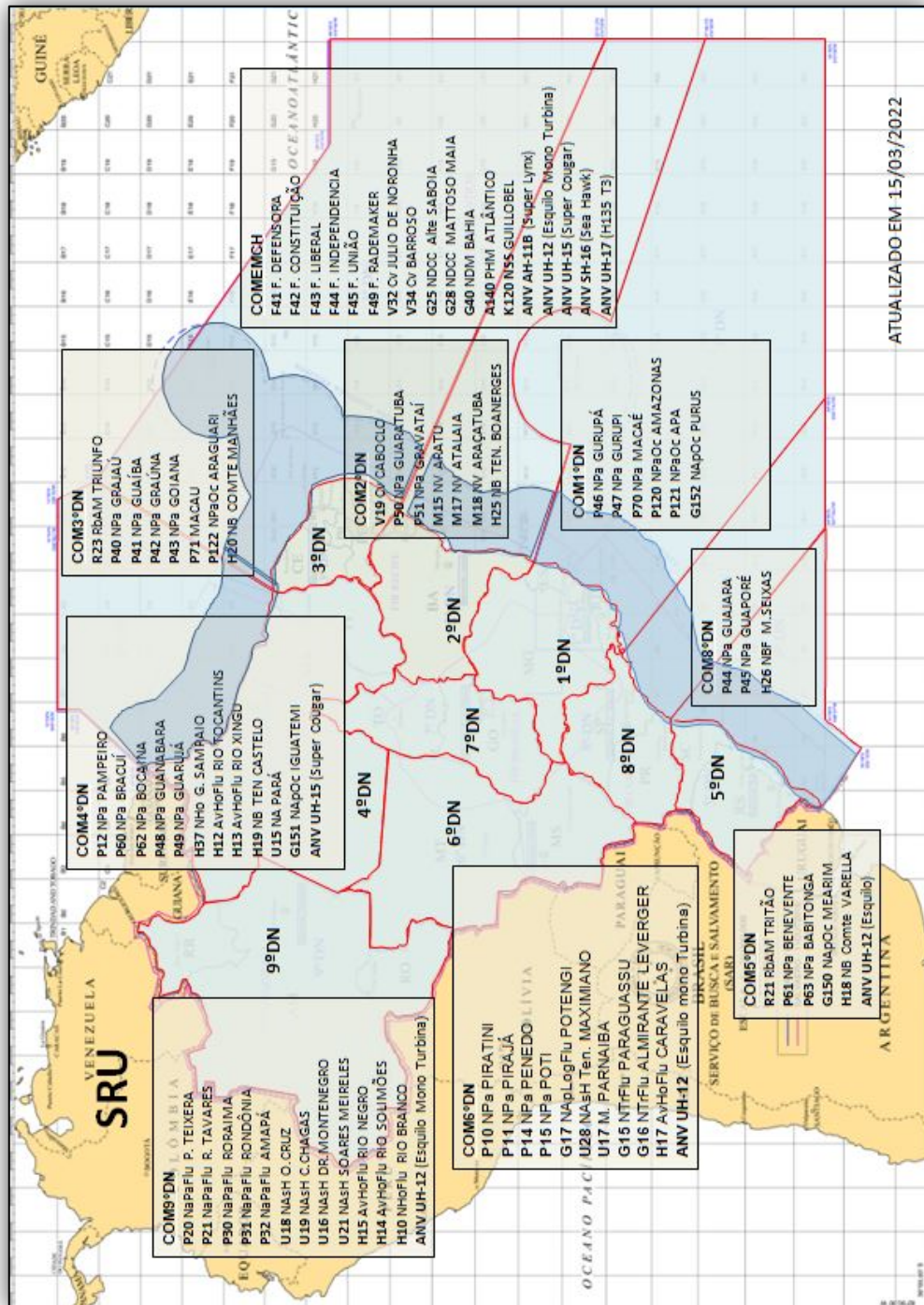


FIGURA 17 - Navios para operações de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Unit - SRU*) disponíveis e área de responsabilidade SAR do Brasil.

Fonte: GARRIGA, 2022.

ANEXO R

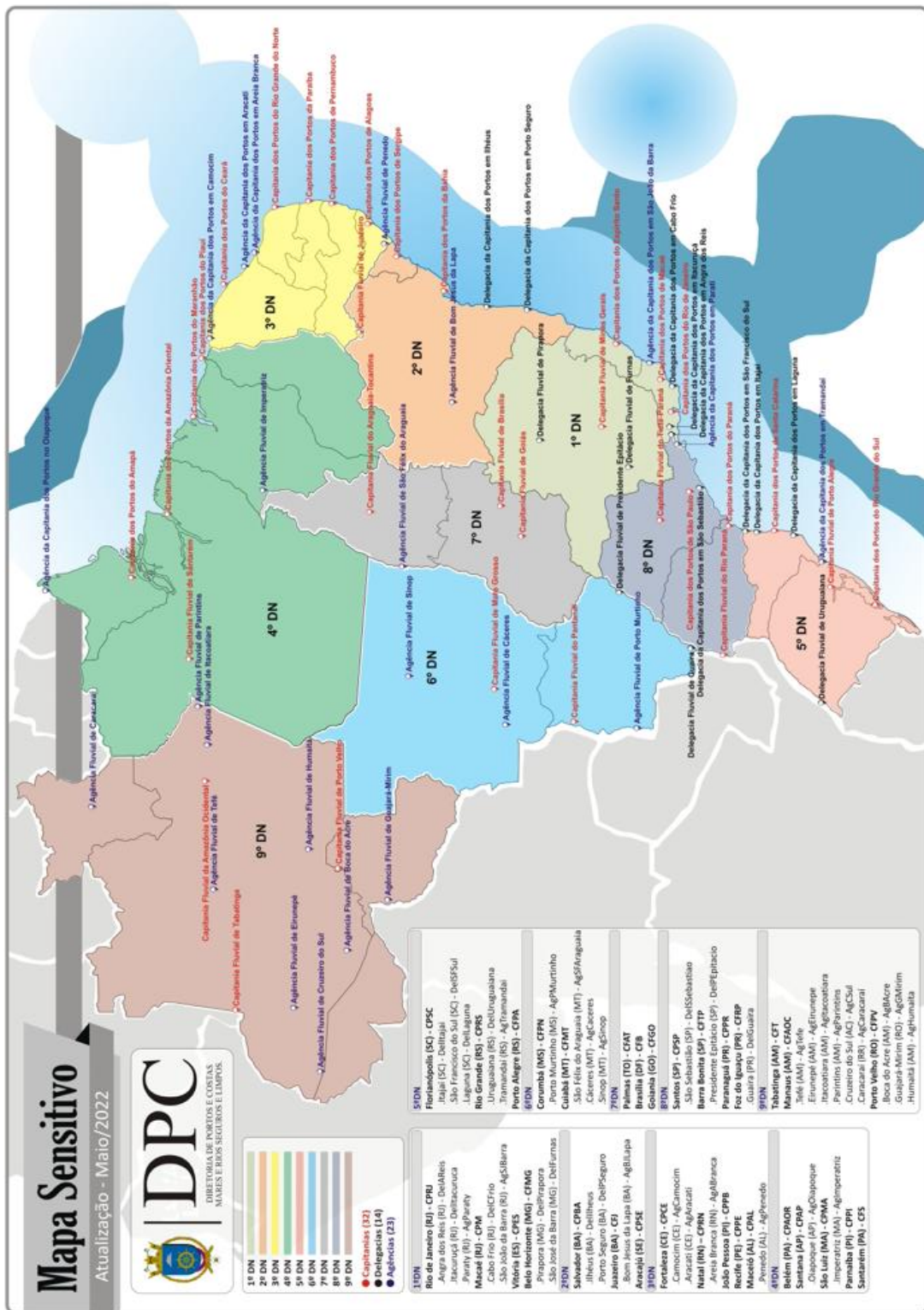


FIGURA 18 – Mapa sensitivo da DPC.  
Fonte: SALGUEIRINHO, 2022.

## ANEXO S

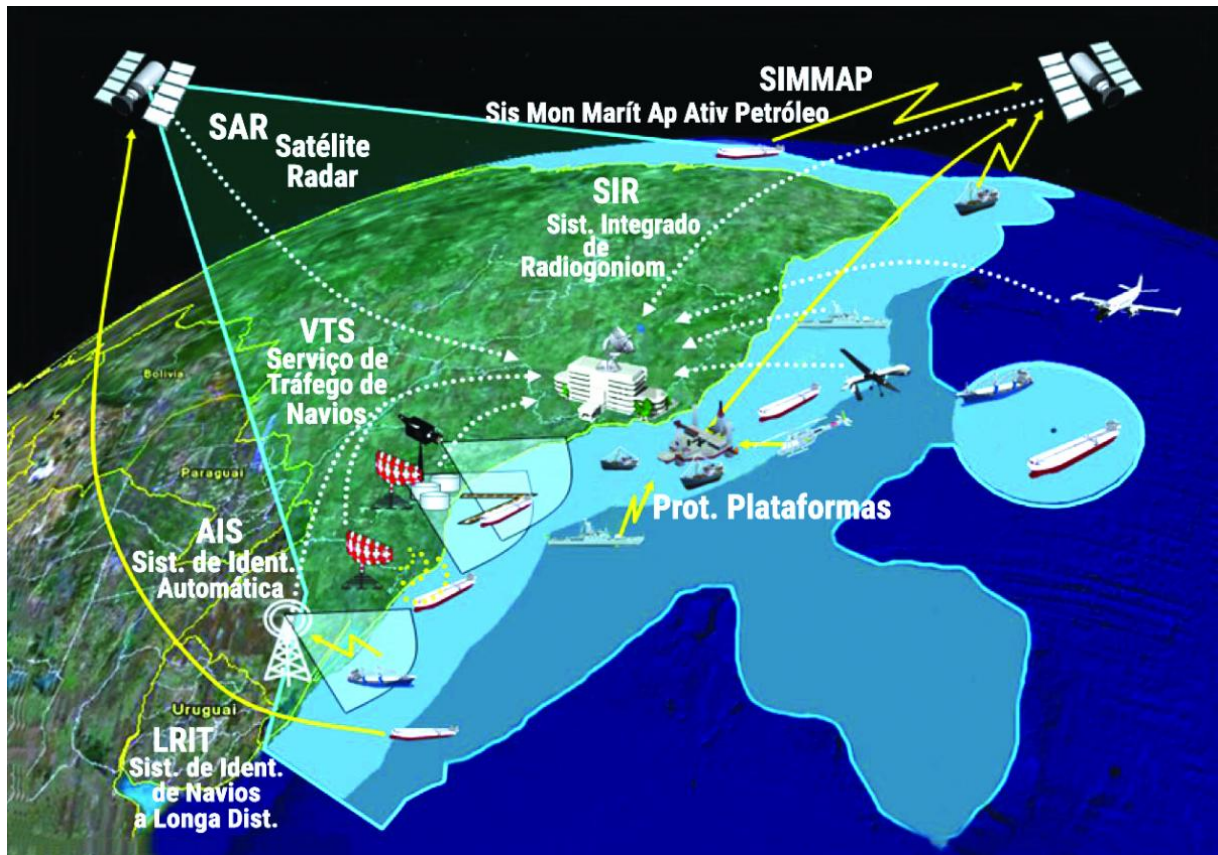


FIGURA 19 – Representação gráfica (ilustrativa) do SisGAAz.

Fonte: MB. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>>. Acesso em: 10 jun. 2022.



## ANEXO T

TABELA 1

Relação das Agências envolvidas com Segurança Marítima e suas respectivas ameaças relacionadas

<b>AGÊNCIAS ENVOLVIDAS COM SEGURANÇA MARÍTIMA</b>	<b>AMEAÇAS RELACIONADAS</b>
Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ)	Segurança da Navegação Aquaviária
Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)	Doenças Infectocontagiosas
Comissão Nacional de Segurança Pública nos Porto, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos)	Segurança dos Portos
Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama)	Poluição Ambiental Pesca Ilegal
Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICM-Bio)	Atividades Ilegais nas Unidades de Conservação Ambientais
Departamento da Polícia Federal (DPF)	Tráfego de entorpecentes e drogas Terrorismo Contrabando Imigração Ilegal Roubo Armado
Receita Federal do Brasil (RFB)	Ilícitos tributários e aduaneiros relacionados à entorpecentes e drogas afins, armas de fogo e contrafação

Fonte: BRASIL, 2020b (Houve alteração na tabela com a inclusão de somente 2 colunas).