

WYLKSON PINHEIRO DA SILVA
WASHINGTON LUIZ DE PAULA SANTOS

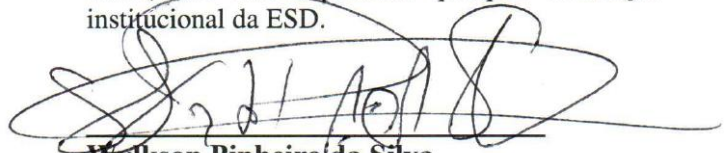
**A SEGURANÇA MARÍTIMA NA AMAZÔNIA AZUL E O COMÉRCIO EXTERIOR:
DESTAQUE PARA A RELAÇÃO INSTITUCIONAL ENTRE A RECEITA FEDERAL
DO BRASIL E MARINHA DO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Escola Superior de Defesa, como exigência
parcial para obtenção do título de Especialista
em Altos Estudos em Defesa.

Orientador(a): CF(T)/DOUTORA NÁDIA
XAVIER MOREIRA

Brasília
2022

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE DEFESA (ESD). É permitida transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa. Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do(s) autor(es) e não expressam qualquer orientação institucional da ESD.



Wylkson Pinheiro da Silva



Washington Luiz de Paula Santos

WYLKSON PINHEIRO DA SILVA
WASHINGTON LUIZ DE PAULA SANTOS

**A SEGURANÇA MARÍTIMA NA AMAZÔNIA AZUL E O COMÉRCIO
EXTERIOR: DESTAQUE PARA A RELAÇÃO INSTITUCIONAL ENTRE A
RECEITA FEDERAL DO BRASIL E MIRINHA DO BRASIL**


Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Escola Superior de Defesa,
como exigência parcial para obtenção do
título de Especialista em Altos Estudos
em Defesa.

Trabalho de Conclusão de Curso **APROVADO:**

Brasília, DF, 20 de outubro de 2022


NÁDIA XAVIER MOREIRA – CF T (ESD)
Orientadora


VLADIMIR S. N. FERREIRA - CEL RI EB (ESD)
Membro 1


THIAGO ABREU DE FIGUEIREDO – CF RM1 (ESD)
Membro 2

A segurança marítima na Amazônia Azul e do comércio exterior: destaque para a relação institucional entre a Receita Federal do Brasil e a Marinha do Brasil

Wylkson Pinheiro da Silva^{1a}
Washington Luiz de Paula Santos^{2a}

RESUMO

Este TCC aborda operações interagências que atuam no combate a ilícitos praticados no comércio exterior brasileiro cometidos na Amazônia Azul. Ressalte-se que mais de 90% do comércio brasileiro voltado ao exterior é transportado por vias marítimas. Infere-se a relevância, pois, de operações interagências realizadas entre a Marinha e a Receita Federal, fundamentadas em priorizar segmentos de atuação a fim de destacar a Consciência Situacional e, ainda, aperfeiçoar a Segurança Marítima e Aduaneira em águas jurisdicionais brasileiras, portos e terminais portuários. A metodologia escolhida, por sua vez, foi uma abordagem qualitativa que enfatizou técnicas de pesquisa bibliográfica e documental, além de devidos destaques a entrevistas jornalísticas pertinentes ao tema deste trabalho, em busca, sobretudo, de referenciais teóricos e modelos comparativos. A conclusão, por sua vez, apresenta parâmetros que poderão ser implementados a fim de que seja viável consolidar a Consciência Situacional, a Segurança Marítima e o Controle Aduaneiro em águas jurisdicionais brasileiras, portos e terminais portuários.

Palavras-chave: operações interagências; consciência situacional marítima; contrabando; segurança aduaneira.

Maritime security in the Blue Amazon and foreign trade: highlighting the institutional relationship between the Brazilian Customs Service and the Brazilian Navy

ABSTRACT

This TCC addresses interagency operations that act in the fight against illicit practices in Brazilian foreign trade committed in the Blue Amazon. It should be noted that more than 90% of Brazilian trade directed abroad is transported by sea. It is inferred the relevance, therefore, of interagency operations carried out between the Navy and the Customs, based on prioritizing segments of action in order to highlight Situational Awareness and, also, improve Maritime and Customs Security in Brazilian jurisdictional waters, ports and port terminals. The methodology chosen, in turn, was a qualitative approach that emphasized bibliographic and documentary research techniques, in addition to highlighting journalistic interviews relevant to the theme of this work, in search, above all, of theoretical references and comparative models. The conclusion, in turn, presents parameters that can be implemented in order to make it viable to consolidate Situational Awareness, Maritime Security and Customs Control in Brazilian jurisdictional waters, ports and port terminals.

Keywords: interagency operations; maritime situational awareness; smuggling; customs security.

¹ Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil.

² Capitão de Mar e Guerra da Marinha do Brasil.

a Trabalho de Conclusão do Curso de Altos Estudos em Defesa (CAED) da Escola Superior de Defesa (ESD), 2022.

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho de conclusão de curso (TCC) analisou a segurança marítima e do comércio exterior com o propósito de compreender estratégias para combater, em um ambiente interagências, crimes transnacionais que acometem a Amazônia Azul e portos brasileiros. Priorizou-se, assim, a relação institucional entre a Receita Federal do Brasil (RFB) e a Marinha do Brasil (MB), em busca de desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima (CSM).

A metodologia, por sua vez, preferiu pesquisa bibliográfica e documental e, ainda, a seleção da entrevista jornalística relacionada, em busca de referenciais teóricos e modelos comparativos. Viabilizou-se, assim, análise de aspectos inerentes ao tema, além de propor reflexões acerca de parâmetros que possam ser implementados, com o devido destaque ao desenvolvimento de consciência situacional marítima e de segurança do comércio internacional.

Destaque-se, a propósito, a relevância da teoria de consciência situacional marítima, notadamente por possibilitar, de maneira fluida, identificar ameaças, preponderantemente externas, potenciais ou manifestas. Esse nível de conhecimento possibilita, por exemplo, a execução de operações do Poder Naval e da Receita Federal (quando atuar como Aduana Brasileira), em ações individuais ou conjuntas, a fim de anular riscos que se contraponham a interesses nacionais (FARIA, 2012).

Depreendeu-se, pois, relevância do tema proposto por este trabalho aos segmentos de defesa, segurança e desenvolvimento nacionais, pois apresenta fundamentos às ações coordenadas e estruturadas entre órgãos, que, dessa forma, possibilitarão estreitar o gerenciamento de operações conjuntas ou sincronizadas, a fim de aumentar a segurança marítima e do comércio exterior. Revelou-se, ademais, que, aproximadamente, 90% do comércio internacional que envolve o Brasil utiliza a Amazônia Azul (BRASIL, 2020a, p. 13). Registre-se, então, que, em meio a produtos legalmente comercializados por empresas brasileiras, identifica-se o fluxo ilegal de produtos. Essa realidade atenta contra a defesa e a segurança de cidadãos brasileiros, além de prejudicar a imagem do Brasil como exportador e, conseqüentemente, dificulta o desenvolvimento do país.

Preconiza-se, portanto, medidas que impeçam o comércio de itens que prejudiquem a economia e a segurança nacional, como armas de fogo e drogas. Indica-se, assim, a premência de ações integradas do Estado Brasileiro em terminais portuários e na Amazônia Azul. O implemento no controle de navegação na Amazônia Azul e o fortalecimento da fiscalização no

comércio internacional será desenvolvido, fundamentalmente, com o trabalho conjunto de fiscalização da Receita Federal do Brasil, órgão que exerce o controle aduaneiro brasileiro, e da Marinha do Brasil, por constituir-se autoridade marítima brasileira.

Existe, pois, a convicção de que conceber e implementar a segurança marítima é juridicionalmente complexo. Bueger et. al (2017), por sua vez, comentam que, em nível internacional, a pirataria em alto-mar é percebida, notadamente, como problema a ser combatido com a aplicação da lei naval, regida pelo direito marítimo internacional. É possível haver, mesmo em águas territoriais, sobreposição ou tensões significativas entre forças policiais, navais, aduaneiras e imperativos de segurança orientados ao desenvolvimento. Percebeu-se, diante dessa constatação, pois, que a preocupação com segurança marítima expressa atualmente muito mais do que apenas proteção contra ameaças representadas por outras marinhas. Em 2005, os EUA publicaram a primeira Estratégia Nacional voltada à Segurança Marítima, que destacou desafios ainda hoje atuais, como terrorismo, pirataria, criminalidade, contrabando e extração ilegal de recursos. Em 2012, a União Africana (UA), por sua vez, divulgou documento similar; em 2013, a Espanha; a UE e o UK, em 2014; em 2015, no entanto, foi a vez da França, Índia e do G7 firmarem posição sobre o tema.

Speller (2019) apontou que as marinhas não são as únicas organizações responsáveis por prover segurança marítima. Existe, portanto, necessidade de estabelecer cooperação com outros órgãos como Guarda Costeira, serviços de inteligência, polícia, alfândega, imigração, autoridades portuárias, proprietários de navios e pescadores, entre outros. Ações associativas, a propósito, concebem e fundamentam este trabalho.

Constatou-se, desde 2010, o aumento de operações interagências no Brasil, em razão, essencialmente, dos grandes eventos realizados no país. Vislumbrou-se, pois, por ocasião da realização dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro, em 2016, a importância de investir em operações integradas, com a expectativa de ganho de capacidade, desde que sistematizadas com protocolos estabelecidos por órgãos responsáveis.

Este estudo, por sua vez, está organizado em cinco segmentos. No primeiro capítulo, demonstra-se de que maneira os problemas inerentes ao comércio exterior repercutem no tráfego marítimo realizado na Amazônia Azul e no controle aduaneiro.

No segundo capítulo, estuda-se a doutrina de operações interagências e exemplos de trabalhos integrados. Objetiva-se, assim, compreender de que maneira a atuação de órgãos e entidades pode fortalecer a defesa, a segurança e o desenvolvimento nacional.

No capítulo seguinte, apresenta-se conjunto de competências e iniciativas da MB e da RFB, referente ao controle de tráfego marítimo, responsável pela maior parte do comércio exterior brasileiro, e à fiscalização aduaneira.

No quarto capítulo, analisa-se a presença de medidas de combate a ilícitos praticados no comércio exterior e em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Ao final, no entanto, há o registro de considerações e reflexões fomentadas durante o trabalho, além de projeções acerca de resultados esperados com a implementação de ações sugeridas.

2 OS ILÍCITOS QUE AFETAM O COMÉRCIO INTERNACIONAL NA AMAZONIA AZUL

O entorno estratégico do Brasil, em particular a porção Atlântica e Águas Interiores³, Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) e Infraestruturas Críticas (IC)⁴, requer vigilância permanente, a fim de contrapor ameaças a interesses nacionais, que, em última instância, comprometeriam parcela significativa da economia relacionada. A crescente demanda por recursos econômicos de origem marinha recrudescerá conflitos estatais em espaços marítimos, com repercussões, em algumas situações, à soberania nacional. As recorrências de atos ilícitos no mar e em vias fluviais, por sua vez, desafiam a continuidade de exploração desses recursos pelo Estado Brasileiro em Águas Jurisdicionais⁵ de forma sustentável e segura (Entrevista CA Garriga).

Segundo a Organização das Nações Unidas (UNITED NATIONS, 2021), no *World Drug Report*, o Brasil se destaca como um dos países envolvidos no tráfico internacional de cocaína.

³Águas Interiores: situadas no interior das linhas de base do mar territorial e que fazem parte das águas interiores de um país. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/delareis/?q=amazoniazul>. Acesso em: 4 ago. 2022.

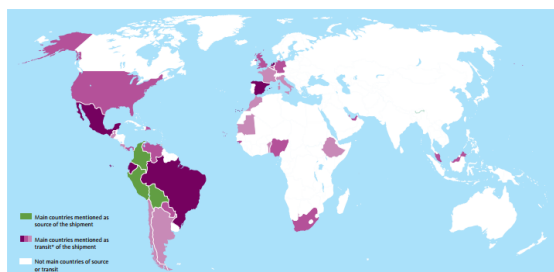
⁴As infraestruturas críticas são consideradas aquelas instalações, serviços e bens cuja interrupção ou destruição provocará sério impacto social, econômico, político, internacional ou à segurança nacional. Decreto nº 10569 – Aprova a Estratégia Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas Disponível em: http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEC%2010.569-2020?OpenDocument. Acesso em: 4 ago. 2022.

⁵A definição de AJB utilizada pela Marinha do Brasil para orientar as Normas da Autoridade Marítima (“NORMAM”), NORMAM-4/DPC0101, 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 duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer”).

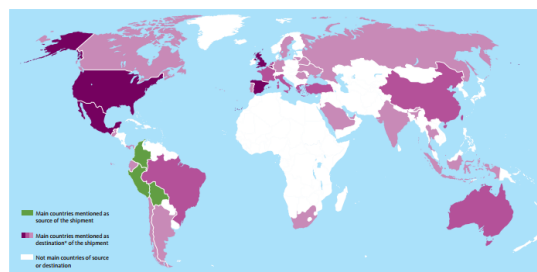
Essa constatação prejudica a reputação do país e, conseqüentemente, é nociva ao setor de exportações, além de atuar contra o desenvolvimento brasileiro, uma vez que o comércio internacional consubstancia-se segmento expressivo na geração de riquezas. Depreende-se, no entanto, que o Brasil não é produtor de drogas ilícitas, ou seja, essas substâncias atravessam fronteiras e ingressam em território nacional, tanto para consumo interno como para exportação. Infere-se, assim, falhas na proteção de fronteiras brasileiras, situação, em si, capaz de ameaçar a segurança nacional.

Figura 1 - Principais fluxos de tráfico de cocaína, conforme descrito por apreensões relatadas à UNO, no período de 2015–2019

MAP 6 Main countries identified as source and transit locations of cocaine shipments, as described by reported seizures, 2015–2019



MAP 7 Main countries identified as source and destination of cocaine shipments, as described by reported seizures, 2015–2019

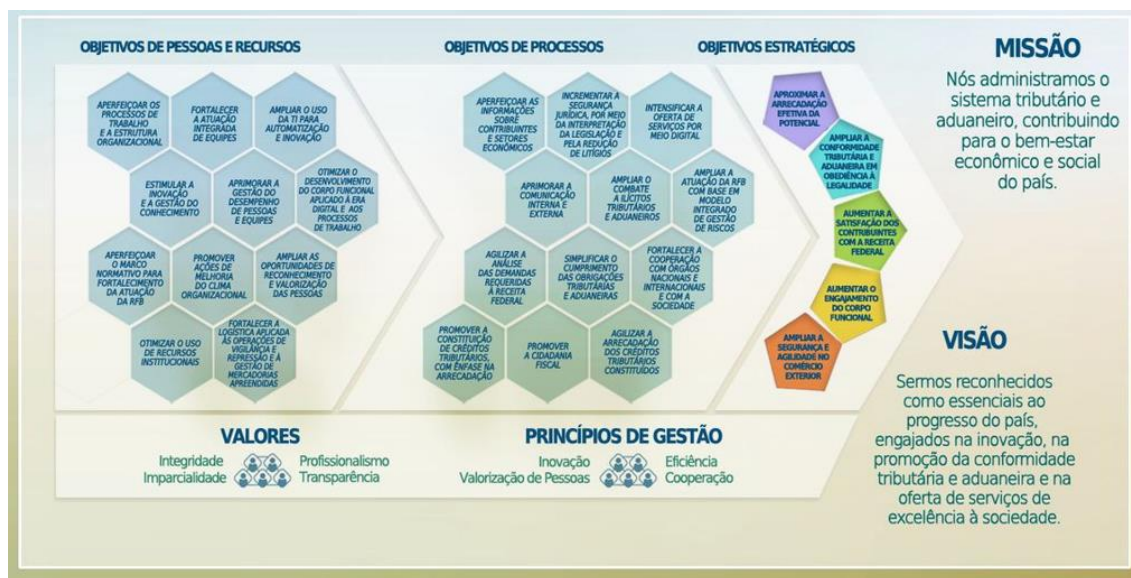


Fonte: UNITED NATIONS, 2021.

A expressão segurança marítima foi criada na década de 1990, porém recebeu maior atenção somente a partir de 2000, principalmente devido à intensificação de ações de terrorismo marítimo, aumento de pirataria em várias regiões e recrudescimento de outras modalidades de crimes. Klein (2011) relata que o conceito define a proteção do território nacional, tanto marítimo quanto terrestre, de infraestruturas, da economia, do ambiente e da sociedade, contra atos ilícitos que ocorram no mar.

A segurança aduaneira é uma das competências da RFB e está consagrada no mapa estratégico da instituição para o período de 2021 a 2023. Implementá-la, por sua vez, é um desafio, pois o controle aduaneiro deve ser realizado sem prejudicar a agilidade própria ao comércio exterior. As ações de fiscalização interferem no trâmite de riquezas importadas e exportadas. Para minimizar essa interferência, no entanto, a Receita Federal utiliza modernos sistemas de gerenciamento de riscos em que ações de fiscalização da Aduana atingiram grau expressivo de assertividade, capazes de impedir o fluxo de mercadorias suspeitas de infração aduaneira e, ainda, facilitar a movimentação de cargas e itens de origem lícita.

Figura 2 - Mapa estratégico da Receita Federal do Brasil para o período de 2021 a 2023



Fonte: BRASIL, 2021a.

De acordo com Bueger (2015), os quatro principais domínios do complexo contemporâneo de segurança marítima são, a saber: segurança nacional; desenvolvimento econômico; ambiente marinho e segurança humana.

A segurança nacional integra o conceito de segurança marítima que abrange o desenvolvimento e aplicação do poder naval, capaz, assim, de projetar o poder militar e a defesa de interesses nacionais no mar, além de prescrever a utilização de navios de guerra para a proteger linhas de comunicação marítimas.

O desenvolvimento econômico, ou “economia azul”, é identificado no documento da Organização das Nações Unidas com a definição geral de uma economia oceânica que visa “a melhoria do bem-estar humano e da equidade social, ao mesmo tempo em que reduz significativamente os riscos ambientais e a escassez ecológica” (UNITED NATIONS, 2014, p. .2). Recentemente, no entanto, o Banco Mundial definiu a “Economia Azul” como “o uso sustentável de recursos oceânicos para o crescimento econômico, melhoria de meios de subsistência e empregos, preservando a saúde do ecossistema oceânico”(WORLD BANK,2017, p. 6).

Constata-se, dessa forma, que a dinâmica ideal da Economia Azul requer parcela significativa da agenda de segurança marítima. Percebe-se, atualmente, que o comércio marítimo global sofre ameaças de ações de pirataria e de outras modalidades criminosas. Diante dessa evidência, pois, os estados costeiros devem, cada vez mais, direcionar esforços a fim de desenvolver e preservar estratégias de segurança que viabilizem acesso a recursos marinhos.

O ambiente marinho, a propósito, abrange variedade expressiva de questões. Contempla desde a poluição marinha, salvaguarda e regulamentação de embarcações, busca e salvamento marítimos, preservação de oceanos, e chega a repercussões advindas de mudanças climáticas. Observa-se, dessa forma, que esses temas estão diretamente vinculados à segurança marítima por várias vertentes. Para Bueger (2015), esse ecossistema, pois, diante do potencial para viabilizar o comércio internacional, consubstancia-se cenário preferencial a terroristas, piratas e criminosos que atuam no tráfico de drogas, armas e de pessoas.

Essa realidade atenta contra a segurança humana, notadamente no que diz respeito a vulnerabilidades que afetam o Estado, vivenciadas por indivíduos residentes em comunidades costeiras.

Analisar esses espaços sob a ótica de segurança marítima, portanto, possibilitou perceber correlações e a relevância de coordenação para que seja possível compreender a premência de formular umas estratégias de segurança a domínios de AJB. Segundo Ken Both⁶, citado por Speller (2019), os Estados se interessam na utilização do mar por três grandes motivos: transporte de material e pessoal; deslocamento de força militar para propósitos diplomáticos ou para uso contra alvos em terra ou mar; e para exploração de recursos no mar ou abaixo dele. As marinhas existem, então, como meios para viabilizar o alcance desses objetivos por três modos característicos de ação definidos como: militar, diplomático e policial.

As seguranças marítima e aduaneira, por sua vez, estão interligadas. O comércio internacional de mercadorias ilícitas, viabilizado por vias marítimas, constitui-se ameaça ao tráfego marítimo e ao controle aduaneiro. Em processos de exportação, os produtos são acondicionados em embarcações, ancoradas, na maioria das vezes, em portos alfandegados.

Controlar a exportação, portanto, contribui, sobremaneira, para estabelecer e solidificar transporte marítimo seguro na Amazônia Azul. Em trâmites de importação, por sua vez, os produtos em situação irregular, transportados por embarcações que ingressam em território brasileiro, configuram ilícitos aduaneiros.

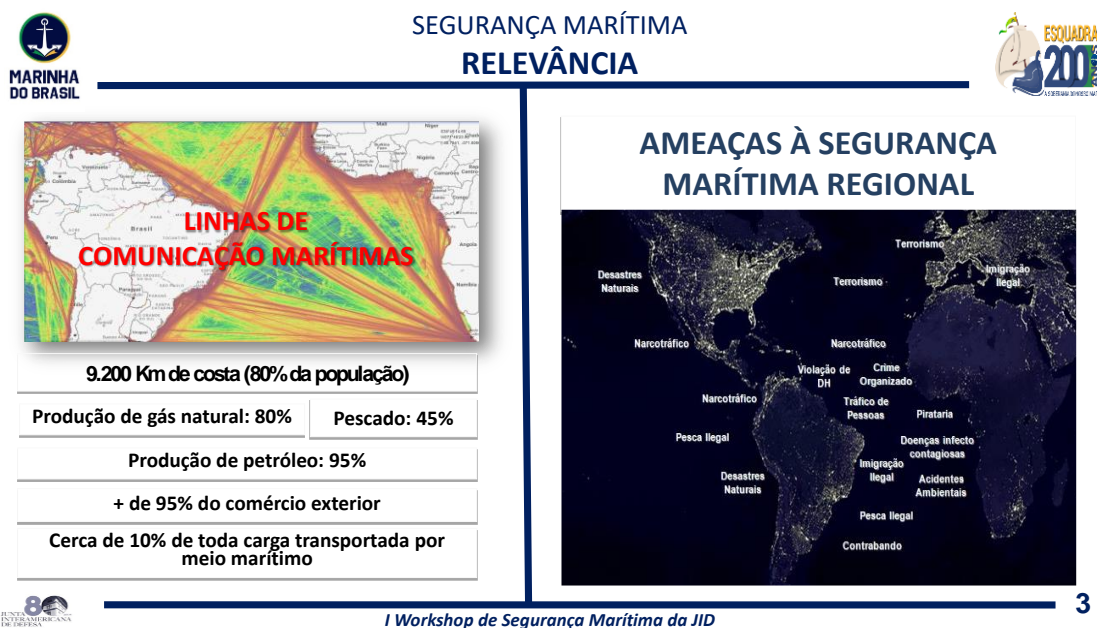
Registrou-se, nas décadas mais recentes, expansão e fortalecimento de grupos organizados em facções criminosas. Essa realidade provocou aumento em demanda do tráfico de drogas e de armas no comércio exterior (FRAGUAS, 2018). Há, no entanto, outros desafios

⁶Autor do livro *Navies and Foreign Policies*, no qual articulou a ideia da trindade naval, pela qual as Marinhas fazem o uso do mar, representada por um triângulo cujo papel militar forma a base e o papel diplomático e o papel policial os demais lados (SPELLER, 2019).

para controlar o fluxo de comércio exterior, que são agravados, no Brasil, em razão de extensas fronteiras terrestres e marítimas, e, ainda, em consequência de dispersão verificada em locais onde são realizados controles (portos, aeroportos, pontos de fronteira, recintos alfandegados e capitânicas dos portos).

A figura abaixo, pois, apresentada no I Workshop de Segurança Marítima da - JID⁷, revela características e ameaças à segurança marítima brasileira, pormenorizando diversos desafios no enfrentamento a ameaças à segurança marítima.

Figura 3 - Ameaças à Segurança Marítima e Aduaneira Regional



Fonte:GARRIGA, 2022.

Confirma-se que o comércio internacional realizado por via marítima concentra a maioria das ameaças à segurança marítima e aduaneira. Os criminosos utilizam rotas regulares de transporte marítimo internacional para que viabilizem transações ilícitas de produtos como drogas, armas e munições que abastecem organizações criminosas pelo mundo.

⁷A Junta Interamericana de Defesa (JID) foi criada no Rio de Janeiro em JAN1942, com sede em Washington-DC, com o propósito inicial de estudar e sugerir a defesa do continente, em virtude da ameaça que representavam as potências do Eixo na Segunda Guerra Mundial. Atualmente, a missão da JID é proporcionar assessoramento técnico, consultivo e educacional à Organização dos Estados Americanos (OEA) e a seus estados-membros em questões relacionadas a assuntos militares e de defesa do Hemisfério, a fim de contribuir com o cumprimento da Carta da OEA.

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério da Economia (BRASIL, 2020c, p. 26) apontam que no comércio exterior são negociados mais de R\$ 500 bilhões por ano.

Percebe-se, dessa maneira, a relevância e a complexidade de problemas que afetam a segurança aduaneira e marítima. Ações isoladas, em razão da magnitude, por sua vez, não são capazes de combater efetivamente atividades criminosas empreendidas por facções organizadas e cada vez mais estruturadas que atuam em território brasileiro.

3 AS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS

Depreendeu-se que a atuação integrada entre órgãos estatais, em vários segmentos, configura-se tendência e realidade mundial contemporânea. A essência dessa cooperação interorganizacional, por sua vez, é compreender e recepcionar, por exemplo, a relação civil-militar como viés colaborativo e jamais pautada em caráter competitivo. A maneira mais produtiva de chancelar essa relação é perceber vantagens comparativas em cada uma das instâncias. Enquanto militares habitualmente almejam objetivos definidos e mensuráveis dentro de prazos determinados sob estrutura de Comando e Controle, as organizações civis, por sua vez, privilegiam temas políticos, econômicos, sociais e humanitários em constante transformações, priorizando, acima de tudo, negociação, diálogo, barganha e elaboração de consenso (UNITED STATES OF AMERICA, 2018).

Há importantes obstáculos que precisam ser superados para que se estabeleçam relacionamentos plenos em contextos plurais de culturas, missões e interesses. Existem, ademais, informações sigilosas que, por esse caráter, não podem ser compartilhadas sem o devido processo legal. O sigilo fiscal é um exemplo. O fluxo de informações fiscais entre instituições fora da Administração Tributária e Aduaneira deve atender a normas vigentes para que sejam respeitados direitos fundamentais de cidadãos brasileiros.

Ressalte-se, ainda, a questão hierárquica em nome da importância constitutiva. Definir autoridades, papéis e competências, portanto, deve acontecer de maneira clara e objetiva. Configura-se, pois, desafio a ser superado, o estabelecimento de unidade de comando e de esforços em ambientes de atuação em instituições distintas (MALAFAIA, 2019).

Verifica-se, adicionalmente, diante de critérios de comunicação elaborados por intuições, diferentes possibilidades de interpretação. Cria-se, assim, a probabilidade de conceber ambientes

pautados em ambiguidades. Essa situação, por sua vez, poderá provocar, em instituições participantes, abordagens diferentes para requisitos semelhantes em determinada operação.

O Manual de Operações Interagências do Ministério da Defesa (BRASIL, 2017b), hoje, em sua 2ª edição, o MD33-M-12 define Operação Interagências como:

Interação das Forças Armadas com outras agências com a finalidade de conciliar interesses e coordenar esforços para a consecução de objetivos ou propósitos convergentes que atendam ao bem comum, evitando a duplicidade de ações, dispersão de recursos e divergência de soluções com eficiência, eficácia, efetividade e menores custos [...] (BRASIL, 2017b, p. 14).

A fim de permitir a clara compreensão, conceitua-se agência como sendo: “[...] 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, p. 14).

Enfatize-se, entretanto, que cada Força também pode atuar em Operações Singulares. Como o MD33-M-12 não aborda essa forma de operar, cada Força ficou responsável por estabelecer como deveria implantar o relacionamento interagências nessa situação (BRASIL, 2017b).

De acordo com Araujo Neto, Barp e Cardoso (2017), estabelecem relações interagências não se constitui novidade, pois, desde a segunda metade do século XX, o assunto vem ganhando relevância. Pode-se encontrar exemplos de integração institucional em diversos segmentos como economia, sociologia e política. Age-se, assim, a fim de que seja factível alcançar objetivos que, isoladamente, não seriam possíveis.

Há diversas nomenclaturas utilizadas em estudos científicos que abordam esse tema, tais como: relações interinstitucionais, interorganizacionais ou interagências. Apesar de diferenças interpretativas que cada nomenclatura pode gerar, este autor adere a essas diferentes formas de denominar o tema como sinônimos.

Figueiredo e Moreira (2022) destacam que o termo cooperação interagência não está integrado ao vocabulário habitual da maioria dos brasileiros. O emprego dessa expressão começou a popularizar-se, no entanto, somente a partir da década de 1980, no Reino Unido e nos EUA.

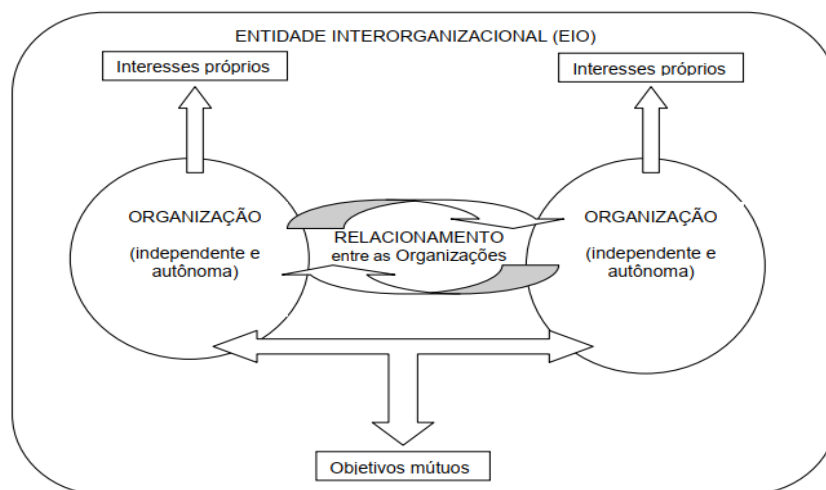
Raza (2012) percebe a cooperação interagências como um princípio genérico, uma intenção. Entende ser, também, um mecanismo de integração e alinhamento de ações programáticas, que, por vezes, traduz-se em política de estado.

Segundo o manual do Ministério da Defesa (BRASIL, 2017b) e do Exército (BRASIL, 2013a), agência é entendida como organização ou instituição com estrutura e competência formalmente constituída, podendo ser governamental ou não, militar ou civil, nacional ou internacional.

Verficou-se, assim, haver coerência nas definições propostas parao conceito de relações interagências. Trata-se, portanto, em tese, de união de esforços de duas ou mais agências em busca de solução para determinada situação complexa que, isoladamente, não seria possível ou seria muito dispendioso encontrar resolução. Essa união, a propósito, evita redundância de iniciativas e ainda aproveita experiência e nível de conhecimento de entidades participantes.

Araujo Neto, Barp e Cardoso(2017) destacamque quando duas ou mais agências se unem para alcançar objetivos recíprocos, de maneira formal ou informal, constitui-se nova forma organizacional, concebida por essas entidades, chamada entidade interorganizacional. O autor defende que, mesmo nesse ambiente plural, as entidades-membros não deixam de dispor de objetivos próprios. A figura seguinte ilustra a entidade interorganizacional e as relações estabelecidas.

Figura 4 – Relações e Entidades Interorganizacionais



Fonte:ARAÚJO NETO; BARP; CARDOSO, 2017.

Raza (2021), a despeito do emprego indistinto dos termos, identifica três tipos de relações interagências, são elas: cooperação, coordenação e colaboração.

A cooperação seria o nível mais simples, pois não há formalismo e está centrada em relações carismáticas de líderes de instituições. A coordenação, por sua vez, seria uma configuração menos informal, em que as agências levam em consideração atividades de outras

e se organizam em arranjos mais elaborados para que seja possível alcançar resultados. O termo colaboração, no entanto, aponta relação interagências mais densa. Seria, então, a síntese da cooperação e da coordenação. Prevê-se, para que a coordenação seja eficaz, um mínimo de cooperação institucional.

Prescreve-se, pois, em determinado ambiente interagências, a existência de pluralidade de culturas e a necessidade de ausência de hierarquia entre instituições. Já o Manual do Exército Brasileiro, EB20-MC-10.201 (EXÉRCITO BRASILEIRO, 2013) indica que para alcançar objetivos nesse cenário deve-se empregar “6Cs”: compreender, coordenar, cooperar, compromisso, consenso e comunicação.

Compreender está relacionado com a capacidade de entender o que as outras agências propuserem. A compreensão só pode ser obtida por meio de diálogo. Coordenar significa que todas as agências planejem cada ação a fim de maximizar o efeito de todas as outras ações que acontecem concomitantemente. Cooperar em ambiente interagências exige que os representantes de agências trabalhem uns com os outros por vontade própria. O compromisso está relacionado a uma solução advinda de diferenças alcançada por concessões mútuas. A habilidade de elaborar consensos, ou seja, obter concordância de todos, é essencial para o sucesso do trabalho interorganizacional. Por fim, uma comunicação eficiente é aquela fundamentada em argumentos sólidos a fim de provar que determinada proposta realmente contribuirá para resolver problemas identificados.

3.1 EXPERIÊNCIA NACIONAL DE TRABALHO INTERLIGADO

Registrou-se aumento de Operações Interagências nos últimos anos no Brasil, em especial nos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro, realizados em 2016. Durante o evento, a Marinha do Brasil e a Receita Federal do Brasil atuaram de forma integrada com a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN), as Polícias Federal (PF), Militares (PM) e Cíveis (PC), o Exército Brasileiro (EB), a Força Aérea Brasileira (FAB) e outros órgãos estatais. Identificou-se, em regiões sob responsabilidade da MB, a possibilidade de obter vantagens em inteligência e integração em operações, que poderiam, assim, estabelecer-se de forma permanente, em vez de ocorrer apenas em operações específicas e temporárias (CARNEIRO et al., 2017).

No plano de trabalho presente no Acordo de Cooperação Técnica assinado entre a Marinha e a Receita Federal foram estabelecidas formas de cooperação em segmentos de apoio logístico, inteligência, comunicações e instrução. O objetivo foi investir em prevenção e

repressão a delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, de águas interiores e de regiões portuárias (BRASIL, 2018).

Percebe-se, dessa forma, esforços empreendidos para disseminar o conceito de Consciência Situacional Marítima. Almeja-se, pois, propiciar maior clareza a fim de identificações ilícitas cometidas no mar. Entende-se, ainda, a premência de enfrentar e combater esses crimes de forma sincronizada por meio de ações conjuntas entre a Marinha, Receita Federal e outros órgãos. Depreende-se como fundamental apresentar a mentalidade marítima à sociedade brasileira, pois, assim, será possível, sobretudo, revelar a importância da Amazônia Azul para o desenvolvimento do país e a relevância de investir em segurança contra “novas ameaças”.

4 ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL E DA RECEITA FEDERAL

4.1 MARINHA DO BRASIL

Cabe à Marinha do Brasil, entre suas atribuições subsidiárias, prover segurança à navegação aquaviária, implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos afetos, em coordenação com outros órgãos governamentais (BRASIL, 1999).

A instituição atua, ainda, sob a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) (BRASIL, 1997), que engloba a segurança da navegação (*safety of navigation*), a busca e salvamento (Search and rescue) no âmbito da salvaguarda da vida humana no mar, a proteção e a preservação do meio marítimo e o combate à poluição.

Diante do crescimento da população mundial, no entanto, e devido à escassez de recursos naturais, os espaços marítimos constituem-se permanentes fronteiras em disputa global. Essa realidade demanda que o poder naval brasileiro esteja organizado e amparado sob legislação a fim de evitar a concepção de outro poder naval dotado de maior influência no Atlântico Sul, que representaria, de certa forma, ameaça à soberania nacional.

É possível observar que essa atenção internacional origina-se do recrudescimento de ações de pirataria no entorno estratégico brasileiro e da presença de organizações criminosas que ameaçam operações de exportação por vias marítimas e fluviais. Existe, além disso, necessidade de combater a pesca ilegal que deprecia riquezas marítimas (ATAQUES..., 2021).

A Marinha do Brasil, por sua vez, em coordenação com agências e órgãos governamentais, trabalha na implementação e no aprimoramento do Sistema de Gerenciamento

da Amazônia Azul (SisGAAz). Trata-se de implemento, cuja missão é “monitorar e proteger, continuamente, áreas marítimas de interesse e águas interiores, recursos vivos e não vivos, portos, embarcações e infraestruturas, em resposta a ameaças, emergências, desastres ambientais, hostilidades ou ilegalidades, a fim de contribuir para a segurança e a defesa da Amazônia Azul e para o desenvolvimento nacional” (BRASIL, 2020b). O SisGAAZ é mais uma ferramenta que possibilita a coordenação por parte da Autoridade Marítima de trabalhos no segmento militar e civil. A importância do SisGAAz justifica-se na formação e no compartilhamento da rede de comando de informações que compõem a CSM. O sistema possibilitará monitorar a Amazônia Azul em regiões onde os sensores estiverem disponíveis. Essa solução tecnológica permitirá o acompanhamento de todos os tipos de embarcações, de pequenos botes até navios mercantes.

Prevê-se imprescindível, em nome da soberania, o controle de embarcações que adentram as AJB. O SisGAAz, portanto, viabilizará a verificação e certificação de cumprimento de rotas preestabelecidas, perfazendo-se ferramenta primária para o efetivo monitoramento de navios mercantes. O objetivo será apoiar atividades de Patrulha Naval, Inspeção Naval, Socorro e Salvamento em regiões litorâneas e oceânicas respectivas (GARRIGA, 2022).

A Marinha do Brasil, de acordo com normas legais vigentes, desempenha tarefas de maneiras distintas: desde atuação muitas vezes singular (Segurança da Navegação; Monitoramento e Vigilância Marítima; Busca e Socorro Marítimo), até o nível de suporte a outras agências estatais. Destaque-se, então, fatores relevantes para o sucesso dessas parcerias, entre eles: a relevância da opinião pública positiva, a disponibilidade de intercâmbio de informações e o incremento de trabalho em consonância com as diversas agências, capazes, assim, de gerar maior confiabilidade e agilidade às operações (GARRIGA, 2022).

A Marinha, imbuída em combater crimes em águas jurisdicionais, desenvolve esforços para implementar o SisGAAz, que se constitui excelente trabalho interagências, por priorizações proativas a fim de reprimir atos ilícitos recorrentes na região da Amazônia Azul. A Força, dessa maneira, contribui para aumentar a capacidade de observar, orientar, decidir e agir de forma rápida e eficiente nessas situações.

4.1.1 COMPAAz: a organização militar responsável pela interação

A criação do COMPAAz - Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul - adveio da necessidade de compilar dados levantados pela Marinha durante a atividade de

controle de tráfego marítimo. Percebeu-se, pois, a necessidade de consolidar estrutura na Subchefia de Operações do Comando de Operações Navais. Esse núcleo seria incumbido de interpretar informações, incorporar dados produzidos no Centro Integrado de Segurança Marítima, antigo CISMAR. Três fatores foram fundamentais para a concepção dessa nova estrutura no Comando de Operações Navais - ComOpNav: aumento da Consciência Situacional Marítima, necessidade de efetivação célere de um Estado-Maior Conjunto e Concepção de um Centro de Operações Marítimas (COpMar). Destaque-se, então, nessa nova estrutura, a capacidade reunida, capaz de gerar respostas rápidas e customizadas, por exemplo, em eventual escalada de crise deflagrada em nível político-estratégico, em transição paz-crise-conflito sob formação clássica de um Estado-Maior Conjunto.

As informações disponibilizadas por subsistemas que compõem o Sistema de Tráfego Marítimo do CoPMAR, combinadas com dados oriundos de inteligência provenientes de diversos órgãos governamentais e autarquias (a Polícia Federal, a Secretaria de Receita Federal do Brasil, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade dentre outros) conceberão a CSM que, assim, permitirá tomada de decisão adequada contra delitos. Esse coletivo, ademais, poderá empreender ações preventivas contra eventuais ameaças, não apenas pela Marinha do Brasil e a Receita Federal do Brasil, mas por todos os órgãos envolvidos na repressão a crimes transfronteiriços cometidos no mar.

Reitere-se, ainda, os esforços interagências no combate à pesca Irregular, Não-declarada e Não-regulamentada (INN). Esses delitos constituem-se ameaças a ecossistemas marinhos, substancialmente devido à capacidade de aniquilar quaisquer formas de proteção e controle que garantam sistema de pesca sustentável e preservação da biodiversidade marinha. Esclareça-se que, em muitas situações, a INN associa-se ao tráfico de drogas, lavagem de dinheiro, tráfico humano, imigração ilegal e violação de direitos humanos. Essa modalidade delituosa, portanto, é realizada com a utilização de pequenos barcos ou mesmo em grandes embarcações. Os criminosos conseguem burlar sistemas de rastreamento e camuflam drogas em compartimentos de difícil acesso a fim de escapar à fiscalização de órgãos destinados à repressão.

Percebe-se, então, a quantidade de ilícitos praticados na Amazônia Azul e no comércio internacional. As autoridades brasileiras, dispostas a combater esses crimes que põe em risco a

defesa, segurança e o desenvolvimento, deverão investir para atuar de forma integrada visando impor o Poder Nacional diante dessas ameaças à soberania.

Desde o estabelecimento de ACT com diversos órgãos, como PF, CONPORTOS, RFB, ANVISA, IBAMA, ICB-Bio e ANTAQ, os representantes dessas agências muitas vezes se aproximam da Marinha com objetivo de expor necessidades. Essa proximidade, por sua vez, proporciona oportunidades para viabilizar apoio mútuo, capaz, assim, de consolidar relacionamentos interagências. Analisa-se, a seguir, cenários e possibilidades de acordo com recursos alocados no ComOpNav, a fim de viabilizar sistemas de monitoramento de tráfego marítimo e capilaridade estratégica de Centros Regionais e Locais de Segurança Marítima (Distritos Navais, Capitânias, Delegacias e Agências), destinados a apoiar atividades de órgãos solicitantes.

Reitere-se a relevância deste estudo não somente por abordar uma nova forma integrada de operação adotada por instituições que atuam na segurança marítima e do comércio internacional, mas também por resultados obtidos com o incremento de controle e segurança de navegação e do comércio internacional. Essas ações, por sua vez, contribuirão para o desenvolvimento, a segurança e a defesa do País. Chancela-se, então, a importância do COMPAAz e a forma atual de coordenar ações e informações com as Agências Governamentais, além de propiciar alinhamento com integrantes do Poder Marítimo e Nacional, concentrado em combater ilícitos transfronteiriços e crimes cometidos no mar.

A ativação do COMPAAz também significou desenvolvimento à CSM. Essa condição propicia, conseqüentemente, maior fomento à segurança marítima, notadamente em monitoramento, controle e proteção, possibilitando análise adequada de embarcações que se apresentem com comportamentos suspeitos durante deslocamentos.

A figura abaixo, apresentada no I Workshop de Segurança Marítima da JID, permite visualizar que, pela primeira vez na Marinha do Brasil, está em testes o conceito de *Maritime Operation Center* – MOC, que representa a junção de iniciativas e experimentos de uma marinha por meio de lições aprendidas em guerras contra o terrorismo, de forma a progredir na visão *Sea Power* (GARRIGA, 2022).

Figura 5 - Atuações do COMPAAz



Fonte: GARRIGA, 2022.

O COMPAAZ, por conseguinte, permite realizar abordagem mais apurada em toda a gama de operações militares. Essa nova perspectiva, pois, propiciará ao Estado-Maior elevado grau de dinamismo, consciência situacional e capacidade de pronta reação a contingências. Conquista-se essa vantagem, fundamentalmente, devido à maior fluidez em interpretação de informações.

A figura a seguir, apresentada pelo Contra-Almirante Comandante de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul, Gustavo Calero Garriga Pires, durante o Workshop da JID, permite compreender a formação de uma das mais novas organizações militares da marinha brasileira. O COMPAAZ viabiliza a conexão de informações fundamentais entre os mais diversos órgãos nacionais e internacionais. O COMPAAZ interage, pois, permanentemente e de forma coordenada com a Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Receita Federal do Brasil, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade.

Figura 6 - Integração entre os organismos nacionais e internacionais



Fonte: GARRIGA, 2022.

4.2 RECEITA FEDERAL DO BRASIL

A Constituição Federal de 1988 dispõe, no artigo nº 237, que a fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda, atualmente denominado Ministério da Economia.

A Lei nº 11.457, de 16 de março 2007, em seu art. 1º, define que a Secretaria da Receita Federal do Brasil é órgão essencial ao funcionamento do Estado, de caráter permanente, e que tem por finalidade a administração tributária e aduaneira da União.

No Brasil, portanto, a Aduana e o controle do comércio internacional estão sob a competência da Receita Federal do Brasil.

Conforme mencionado na figura 2, a RFB definiu em seu mapa estratégico a segurança aduaneira como objetivo estratégico da instituição.

De acordo como previsto no Regimento Interno (BRASIL, 2020c), a Receita Federal, para o desempenho de competências aduaneiras, dispõe de estruturas especializadas que atuam de maneira conjunta em ações de prevenção, controle e repressão aduaneiras.

As alfândegas são unidades destinadas a gerir e executar, no âmbito da respectiva jurisdição, atividades de controle aduaneiro, atendimento e orientação ao cidadão. Deverão atuar, ainda, no combate a ilícitos tributários e aduaneiros, inclusive à contrafação, à pirataria,

ao tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, ao tráfico internacional de armas de fogo e munições e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observadas as competências específicas de outros órgãos. São, em síntese, estruturas que promovem o controle aduaneiro em recintos alfandegados.

A repressão a contrabando e descaminho, por sua vez, demanda atividades inerentes a esse tipo de ilícito, além de coibir, também, a pirataria, o tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, o tráfico internacional de armas de fogo e munições, a lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores e outros ilícitos aduaneiros, observadas, no que couber, competências específicas de outros órgãos.

A Coordenação-Geral de Pesquisa e Investigação e suas projeções prestam assessoramento estratégico e gerenciam atividades concernentes à inteligência fiscal, especialmente no combate a crimes, fraudes e ilícitos tributários e aduaneiros, à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, ao terrorismo e seu financiamento, ao tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, ao tráfico ilícito de armas, e a qualquer outro ilícito praticado contra a Administração Pública Federal, ou mesmo em detrimento da Fazenda Nacional, inclusive aqueles que concorram para sua consumação.

A Receita Federal, por sua vez, a fim de oferecer suporte à atuação de estruturas especializadas, dispõe de diversos sistemas informatizados destinados à gestão de risco e realização de despacho aduaneiro. Destacam-se, para esse fim, as seguintes ferramentas computacionais:

- Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex). Trata-se de instrumento administrativo que integra atividades de registro, acompanhamento e controle de operações de comércio exterior. No Siscomex, todos os intervenientes registram informações e declarações relacionadas ao controle aduaneiro (BRASIL, 2014);

- Sistema de Seleção Aduaneira por Aprendizado de Máquina (Sisam). Constitui-se em ferramenta de inteligência artificial, que aprende com o histórico de declarações de importação (DIs) e, assim, objetiva auxiliar a Receita Federal do Brasil (RFB) a reduzir o percentual de mercadorias verificadas no despacho aduaneiro de importação e, dessa forma, mitigar custos à economia brasileira. Essa atuação, por sua vez, facilita, concomitantemente, reduzir a evasão fiscal em processos de importação e a superar exigências administrativas, como a de obtenção de anuências dos Ministérios da Saúde, da Agricultura e do Exército (JAMBEIRO FILHO, 2016);

-Analisador Inteligente e Integrado de Transações Aduaneiras (ANIITA).Perfaz-seintegrador universal de sistemas da RFB, relacionados a tributos internos ou aduaneiros, capaz de fornecer informações relevantes à seleção de cargas destinadas a inspeção física e documental (COUTINHO, 2012); e

- Sistema PATROA, que significa “Sistema de Monitoramento de Operações Aduaneiras em Tempo Real”.Consubstancia-se ferramenta à feição de autoridades aduaneiras para que seja possível definir regras de gestão de riscos, disponibilizadas pelo sistema em tempo real.

A Receita Federal do Brasil dispõe de banco de dados e ferramentas com informações econômicas, aduaneiras e patrimoniais de cidadãos brasileiros. O compartilhamento dessas informações, em ambientes interagências, por sua vez, deve obedecer à legislação de sigilo fiscal a fim de resguardar a privacidade de cidadãos, direito fundamental e inarredável assegurado na Constituição Federal.

A RFB empreende trabalho relevante de combate a contrabando e descaminho em pontos de fronteira, portos e em todo o território nacional. Segundo Mauro Negrini (2022), as equipes da Receita Federal apreenderam 45,6 toneladas de drogas e mercadorias que totalizam R\$ 4,6 bilhões de reais (crescimento de 50% em relação ao ano anterior).

5 ANÁLISES DE ESTRUTURAS ESTATAIS DE COMBATE A ILÍCITOS

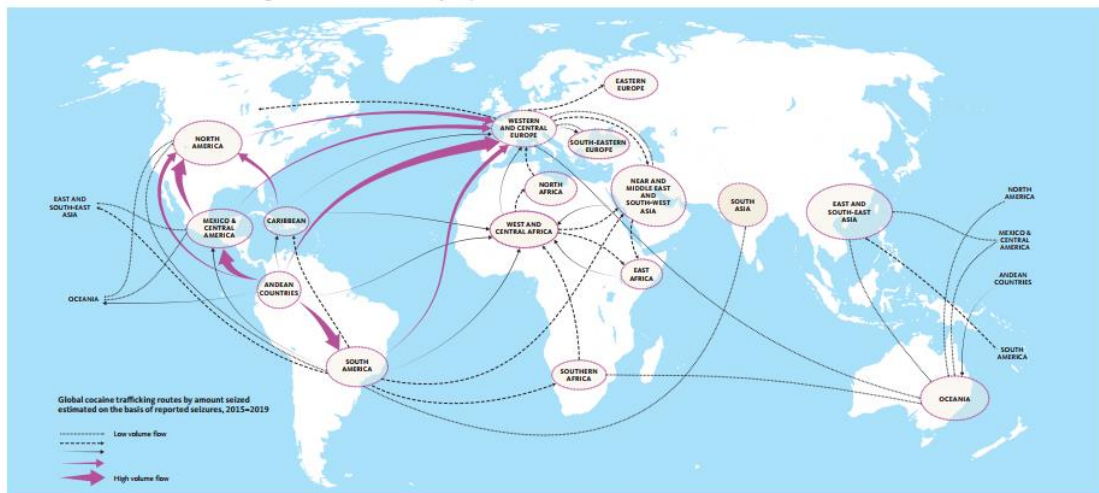
Mencionou-se, ao longo deste trabalho, iniciativas que envolvem ações conjuntas da Marinha do Brasil com a Receita Federal do Brasil.

Por iniciativa da Marinha, no entanto, foi instituído o COMPAAz, órgão que se propõe a perfazer-se ambiente de troca de informações entre instituições que desenvolvem ações de defesa e segurança marítima.

Registrou-se, além disso, nesta narrativa acadêmica, o acordo de cooperação técnica firmado entre a Marinha do Brasil e Receita Federal do Brasil.

Ressalte-se que o relatório do escritório de drogas e crimes da ONU (UNITED NATIONS, 2021) revela a existência de rotas de tráfico de drogas, que partem do Brasil em direção à Europa, à Ásia, à África e ao Oriente Médio. O documento identifica, ainda, outra conexão com os mesmos propósitos ilícitos de países sul-americanos, como Colômbia e Bolívia, para o Brasil.

Figura 7 -Integração entre organismos nacionais e internacionais



The size of the route is based on the total amount seized on that route, according to the information on trafficking routes provided by Member States in the annual report questionnaire, individual drug seizures and other official documents, over the 2015-2019 period. The routes are determined on the basis of reported country of departure/transit and destination in these sources. As such, they need to be considered as broadly indicative of existing trafficking routes while several secondary routes may not be reflected. Route arrows represent the direction of trafficking; origins of the arrows indicate either the area of departure or the one of last provenance, end points of arrows indicate either the area of consumption or the one of next destination of trafficking. Therefore, the trafficking origin may not reflect the country in which the substance was produced.

Fonte: UNITED NATIONS, 2021.

Infere-se, assim, que ainda há necessidade de avanços do Estado Brasileiro no emprego de ferramentas implementadas para combater ilícitos aduaneiros e aqueles praticados em meio marítimo, notadamente porque o Brasil figura atualmente como um dos maiores fornecedores de drogas no cenário internacional.

O COMPAAz, órgão coordenado pela Marinha do Brasil, constitui-se, sob esse prisma, iniciativa estratégica preponderante. Enfatize-se, contudo, que a atuação coordenada e alternada é capaz de maximizar o trabalho de instituições envolvidas, notadamente em estrutura colaborativa plena, conforme mencionado na seção 2, com a participação de instituições civis e militares, públicas e privadas, relacionadas com a segurança aduaneira e marítima. A cooperação ideal, a propósito, consubstancia-se modelo no qual um do “Cs” do “6Cs” comentados na seção 2, o compromisso, seja potencializado. As soluções deveriam, então, aproximar agentes públicos envolvidos levando em consideração a região do país em que atuam. O Brasil, por sua vez, dispõe de dimensões continentais. Soluções universais, portanto, não se aplicam a desafios brasileiros, justamente em nome dessas peculiaridades.

O Acordo de Cooperação Técnica, ACT, firmado entre a Marinha do Brasil e a Receita Federal do Brasil revela deficiências constitutivas (BRASIL, 2017a). Ressalte-se, por conseguinte, que a inteligência se inscreve como um dos campos de ação mais importantes para tratar temas relacionados com este trabalho, justamente por funcionar como conexão essencial entre instituições. Sublinhe-se, no entanto, que, em relação à RFB, tal qual descrito no anexo B, atribui-se apenas às Superintendências Regionais a tarefa de implementar o ACT. Conforme

citado na seção 4.2, portanto, incumbe-se à Coordenação-Geral de Pesquisa e Investigação e suas projeções a execução de ações de inteligência fiscal na RFB. Depreende, assim, que a estrutura de inteligência da RFB não foi designada à execução do ACT.

A cooperação mais eficaz, pois, deveria institucionalizar operações com órgãos que atuam diretamente na segurança marítima e aduaneira, pelo menos a Marinha do Brasil, a Receita Federal do Brasil e a Polícia Federal. Esses órgãos deveriam, assim, formalizar operações interagências permanentes com objetivos de coibir ilícitos praticados no mar.

A RFB, por sua vez, não dispõe de manual de operação interagências tal qual o MD. A elaboração de uma doutrina de operações com outros órgãos e instituições está alinhada com o princípio de gestão, cooperação, incluído no seu mapa estratégico. Esse manual, por conseguinte, estimularia e impulsionaria a atuação da RFB em ambiente interagências.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

A implementação de operações interagências enfrenta obstáculos e complexidades constitutivas. Existe, em ambientes interorganizacionais, pluralidade de culturas, missões e interesses que devem ser pacificados. Preconiza-se essa harmonia a fim de que seja possível alcançar interação plena, evitar duplicidade de ações, racionalizar recursos e suplantam divergência sem nome de soluções.

Inferiu-se, durante pesquisas realizadas para este trabalho, que os Estados denotam interesse em explorar o mar por três grandes motivos: transporte de material e pessoal; deslocamento de forças militares e trâmites para fins diplomáticos. Destina-se, ainda, à exploração de recursos inerentes ao próprio ambiente marinho. Às marinhas, então, cabe a tarefa de prover meios que viabilizem alcançar esses objetivos, fundamentalmente por intermédio de três modos característicos de ação; a saber: militar, diplomático e policial. A complexidade envolvida nessas operações, por sua vez, revela que as marinhas não são as únicas organizações dotadas de responsabilidades para prover segurança marítima. Existe, pois, necessidade de atuar com outras instituições de forma harmônica e coordenada.

Depreende-se, entretanto, que a apuração de informações complexas de inteligência torna-se mais eficiente quando existem parcerias firmadas entre órgãos. É importante, pois, que as operações interagências sejam cada vez mais intensificadas e valorizadas. Observa-se, sob essa mesma perspectiva, que a securitização e a interoperatividade em determinado Estado,

depende de comunicação fluida entre órgãos nacionais e internacionais, a fim de propiciar elaboração de ação conjunta à altura de ameaças.

Indica-se, então, em operações conjuntas, a unificação de níveis de linguagem em compartilhamento de publicações. Essa providência perfaz-se essencial para alcançar objetivos e desenvolver ações interagências, além de fortalecer o relacionamento, estreitar afinidades e minimizar dificuldades recorrentes em comunicação institucional.

A Marinha do Brasil, por sua vez, concentrada em coibir atos ilícitos em águas jurisdicionais, empreende esforços para implementar o SisGAAz, órgão destinado a impulsionar operações interagências, além de agir de maneira proativa na repressão a atos ilícitos cometidos na Amazônia Azul. Age assim, por exemplo, ao aumentar a capacidade de observar, orientar, decidir e intervir de forma célere e eficiente.

Destaque-se que informações disponibilizadas por subsistemas que compõem o Sistema de Tráfego Marítimo do CoPMAR, combinadas com as de inteligência provenientes de diversos órgãos governamentais e autarquias consubstanciarão Consciência Situacional Marítima mais aprimorada. Esse arquivo, por sua vez, propiciará tomada de decisão adequada para empreender ações necessárias contra potenciais ameaças, não apenas pela Marinha do Brasil e pela Receita Federal do Brasil, mas por todos os órgãos envolvidos na repressão a crimes transfronteiriços cometidos no mar.

A RFB, por conseguinte, dispõe de soluções computacionais que oferecem apoio a servidores que atuam no setor aduaneiro. Os resultados gerados nesses sistemas, combinados com informações de tráfego marítimo, consubstanciam dados essenciais para elaborar estratégias de combate a crimes praticados no segmento de comércio exterior e no mar. A utilização racional desses dados poderá significar o implemento de estratégias de abordagens conjuntas ainda desconhecidas pelas duas organizações.

Deduz-se, então, que o gerenciamento da Amazônia Azul é essencial para o Brasil. Trata-se de ambiente marinho rico em recursos naturais, constituído por ecossistemas pautados em biodiversidade destacada, manancial, portanto, digno de cuidados e atenção, notadamente com a qualidade de elaboração da CSM.

Preconiza-se, entre ações possíveis, a viabilidade de atuação de servidores da RFB ao longo das calhas de rios, parcerias em patrulhas navais e, sobretudo, aproximação entre as instituições a fim de produzir resultados positivos nessa gestão conjunta e necessária de trabalho.

Ressalte-se, por fim, que, até aqui, foram implementados muitos esforços nesse sentido. Essas parcerias, contudo, devem ser constantemente renovadas e aperfeiçoadas para que os resultados sejam auspiciosos, duradouro se benéficos à nação.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA FILHO, João Genésio de. **O fórum de diálogo Índia, Brasil e África do Sul (IBAS): análise e perspectivas**. Brasília, DF: FUNAG, 2009.

ARAÚJO NETO, J. C. A.; BARP, W. J.; CARDOSO, L. F. C. e. Modelo brasileiro do ambiente interagências para operações na fronteira. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**, Niterói, v. 4, n. 2, p. 241-262, jul./dez. 2017. Disponível em: <https://rbed.abedef.org/rbed/article/view/74656/42064>. Acesso em: 19 ago. 2022.

ATAQUES piratas no mundo aumentaram cerca de 20% no início da pandemia. **ONU News**, ago. 2021. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2021/08/1759422>. Acesso em: 4 ago. 2022.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **Acordo de cooperação técnica entre a Secretaria da Receita Federal do Brasil e a Marinha do Brasil**. Brasília, DF: EMA, 2017a.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha: PEM 2040**. Brasília, DF: MD, 2020a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pubpem/2040/book.html>. Acesso em: 4 ago. 2022.

BRASIL. Estado-Maior do Exército. **EB20-MC-10.201**: manual de campanha de operações em ambiente interagências. Brasília, DF: EB, 2013a.

BRASIL. Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm. Acesso em: 19 ago. 2022.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 12 dez. 1997. Disponível em: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/109269/lei-9537-97>. Acesso em: 16 jul. 2022.

BRASIL. Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM-04/DPC**: normas da autoridade marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras. Rio de Janeiro: DPC, 2013b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM-04-Rev1-Mod12.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2022.

BRASIL. Marinha. **Marinha ativa o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2021b. Disponível em:

<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-ativa-o-comando-de-operacoes-maritimas-e-protecao-da-amazonia-azul-0>. Acesso em: 4 ago. 2022.

BRASIL. Marinha. **MD33-M-12**: operações interagências. 2. ed. Brasília, DF: MD, 2017b.

BRASIL. Ministério da Defesa. **COMPAAz participa do Trans Regional**: information sharing exercise. Brasília, DF: MD, 2012. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/compaaz-participa-do-trans-regional-information-sharing-exercise-122-t-rise>. Acesso em: 18 set. 22.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Marinha do Brasil e Receita Federal assinam acordo de cooperação**. Brasília, DF: MD, 2017c. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-e-receita-federal-assinam-acordo-de-cooperacao>. Acesso em: 4 abr. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. **SisGAAS**: programas estratégicos. Brasília, DF: MD, 2020b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 18 set. 22.

BRASIL. Ministério da Economia. Portaria ME nº 284, de 27 de julho de 2020. **Diário Oficial da União**: seção 1-B, Brasília, DF, p. 1, 28 jul. 2020c. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado &idAto=111265>. Acesso em: 2 set. 2022.

BRASIL. Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, **Planejamento Estratégico**. Brasília, DF: Ministério da Fazenda, 2021a. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/planejamento-estrategico>. Acesso em: 22 set. 2022.

BRASIL. Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil. **Sistema Integrado de Comércio Exterior**: Siscomex. Brasília, DF: Ministério da Fazenda, 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/sistema-integrado-de-comercio-exterior-siscomex>. Acesso em: 22 set. 2022.

BUEGER, Christian. What is maritime security? **Marine Policy**, [S. l.], v. 53, p. 159-164, mar. 2015.

BUEGER, Christian; TIMOTHY, Edmunds. Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies. **International Affairs**, [S. l.], v. 93, n. 6, Sep. 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/319648359_Beyond_seablindness_A_new_agenda_for_maritime_security_studies. Acesso em: 4 ago. 2022.

CARNEIRO, J. B. V. *et al.* Proposta para aperfeiçoamento do gerenciamento da segurança marítima: processo de tomada de decisão do C-PEM. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 1, 2017.

COUTINHO, G. L. **Aniita**: uma abordagem pragmática para o gerenciamento de risco aduaneiro baseada em software. Rio de Janeiro: Secretaria da Receita Federal do Brasil, 2012. 50 p.

ENCONTRO MINISTERIAL DA ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL, 7. ZOPACAS: Declaração de Montevideu. **Defesanet**, Canoas, 16 jan. 2013. Disponível em: <https://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9324/ZOPACAS----> Declaracao-de-Montevideu-. Acesso em: 20 jul. 2022.

EXÉRCITO BRASILEIRO. Estado-Maior do Exército. **EB20-MC-10.201**: Manual de Campanha de Operações em Ambiente Interagências. Brasília, DF: EB, 2013.

ESSENCIAL para o comércio exterior, transporte marítimo avança no Brasil. **ABRACOMEX**, Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: [https://www.abracomex.org/essencial-para-o-comercio-exterior-transporte-maritimo-avanca-nobrasil#:~:text=Para%20se%20ter%20uma%20ideia,Embarca%C3%A7%C3%B5es%2C%20em%20tradu%C3%A7%C3%A3o%20literal\)](https://www.abracomex.org/essencial-para-o-comercio-exterior-transporte-maritimo-avanca-nobrasil#:~:text=Para%20se%20ter%20uma%20ideia,Embarca%C3%A7%C3%B5es%2C%20em%20tradu%C3%A7%C3%A3o%20literal).). Acesso em: 4 abr. 2022.

FARIA, João Afonso Prado Maia de. A consciência situacional marítima (CSM) e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra naval**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 213-229, jan./jun. 2012. Disponível em: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/320/244>. Acesso em: 4 ago. 2022.

FIGUEIREDO, T. Abreu de; MOREIRA, Nádia Xavier. Coordenação e planejamento: categorias centrais nas relações interagências. **Coleção Meira Matos: Revista das Ciências Militares**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 56, p. 279-293, maio 2022.

FRAGUAS, Fernando Fernandes. **Controle aduaneiro brasileiro e o combate ao tráfico de drogas**. Rio de Janeiro: ESG, 2018.

GARRIGA, Gustavo Galero. [Entrevista televisionada]. Rio de Janeiro: TV Brasil, 04 set. 2022, 22h30.

HASTINGS, Justin V. Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. **Political Geography**, [S. l.], v. 28, n. 4, p. 213-223, maio 2009. Disponível em: Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings - ScienceDirect. Acesso em: 4 ago. 2022.

JAMBEIRO FILHO, Jorge Eduardo de Schoucair. **Inteligência artificial no sistema de seleção aduaneira por aprendizado de máquina**. Brasília, DF: Secretaria da Receita Federal do Brasil, 2016. Disponível em: <http://repositorio.enap.gov.br/handle/1/4622>. Acesso em: 22 set. 2022.

KLEIN, Nathalie. **Maritime security and the law of the sea**. New York: Oxford University Press, 2011.

LAMPERT, João Alberto de Araujo; COSTA, Edwaldo. **SisGAAz: proteção e monitoramento das águas jurisdicionais brasileiras**. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protECAo-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>. Acesso em: 4 ago. 2022.

MALAFAIA, Guilherme Lopes. **Operação interagências: um novo conceito de operação para o CISMAR**. Rio de Janeiro: ESG, 2019.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. **The ocean economy in 2030**. Paris, OECD, 2016.

RAZA, Salvador. Cooperação interagências: por que e como funciona um estudo de modelos organizacionais nas relações internacionais? **Brazilian Journal of International Relations (BJIR)**, Marília, v. 1, n. 1, p. 7-37, jan./abr. 2012.

SANTOS, V. Lusofonia e projecção estratégica: Portugal e a CPLP. **Nação&Defesa**, [S. l.], n. 109, 2004.

SPELLER, Ian. **Understanding naval warfare**. London: Routledge, 2014.

SPELLER, Ian. **Understanding naval warfare**. 2. ed. New York: Routledge Taylor & Francis Group, 2019. 237 p.

TILL, Geoffrey. The changing dynamics of sea power and concepts of battle. *In*: BEKKEVOLD, J. I.; TILL, G. (ed.). **International order at sea: how it is challenged. How it is maintained**. [S. l.]: Palgrave Macmillan, 2016. p. 177-196.

TILL, Geoffrey. **Sea power: a guide for the twenty-first century**. London: Routledge, 2018.

UNIÃO AFRICANA. **Estratégia marítima integrada de África 2050: estratégia AIM 2050**. [S.l.: s. n.], 2012. Disponível em: https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050_aim_strategy_pt_0.pdf. Acesso em: 13 jul. 2022.

UNITED NATIONS. **Blue economy concept paper**. Nairobi: United Nations, 2014. Disponível em: <https://www.unep.org/resources/report/blue-economy-concept-paper>. Acesso em: 18 set. 2022.

UNITED NATIONS. **Report of the secretary-general on the work of the organization**. New York: United Nations, 2022. Disponível em: <https://www.un.org/regularprocess/sites/www.un.org.regularprocess/files/rokpart2.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2022.

UNITED NATIONS. **World Drug Report 2021**. Vienna: United Nations, 2021. Disponível em: <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wdr2021.html>. Acesso em: 4 ago. 2022.

UNITED STATES OF AMERICA. Department of Defense. **Joint Guide for Interagency Doctrine**. [Washington, DC]: Department of Defense, 2019. Disponível em: https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/Interorganizational_Documents/jg_ia.pdf. Acesso em: 2 set. 2022.

UNITED STATES OF AMERICA. National Defense Strategy. **Sharpening the American Military's Competitive Edge**. Washington, DC: National Defense Strategy, 2018.

WORLD BANK. **The potential of the blue economy**: increasing long-term benefits of the sustainable use of marine resources for small island developing states and coastal least developed countries. Washington DC: World Bank, 2017.