

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (T) DARCY DA CUNHA DALBON

**OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS ENVOLVENDO MEIOS NAVAIS:
O emprego de mergulhadores da Marinha do Brasil em
Operações Interagências**

Rio de Janeiro

2024

CC (T) DARCY DA CUNHA DALBON

**OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS ENVOLVENDO MEIOS NAVAIS:
O emprego de mergulhadores da Marinha do Brasil em
Operações Interagências**

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CF GLAUCO FIGUEIREDO

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2024

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

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

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

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

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

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho de pesquisa à minha amada esposa, Jaqueline Dalbon, pelo apoio incansável e constante suporte ao longo deste período de intenso estudo. Com você compartilhei minhas lamentações, dúvidas e angústias sobre o tema, e, em todos os momentos, recebi a força e o incentivo necessários para seguir em frente. Sua paciência, compreensão e presença foram fundamentais para que eu pudesse alcançar mais este objetivo, que celebramos juntos. Esta conquista também é sua, e sou eternamente grato por tê-la ao meu lado.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que contribuíram para a conclusão desse trabalho acadêmico. Primeiramente, a Deus que me concedeu sabedoria e resiliência para superar os desafios na honrosa tarefa de construção do conhecimento.

À minha amada esposa, Jaqueline Dalbon, meu porto seguro, amiga e companheira de todos os momentos da minha carreira naval e da minha vida, por estar SEMPRE ao meu lado, cuidando de mim e proporcionando tranquilidade e serenidade nas horas mais difíceis, além de me incentivar a vencer todas as batalhas que se apresentam.

À minha mãe, Sueli e aos meus irmãos, Mara e Milton, que, mesmo estando “muito” longe, sempre torceram pelo meu sucesso, motivando-me a seguir no rumo certo.

Ao meu grande amigo Ranieri Diniz, por todo tempo dedicado, pelas orientações seguras e por compartilhar o seu vasto conhecimento. Sua ajuda foi fundamental para o desenvolvimento desta pesquisa, e seu apoio constante foi essencial em cada etapa do processo de construção deste trabalho. O sucesso é “nosso”!

Ao amigo e Chefe Alexandre Fonseca de Azeredo, pela compreensão, pelo constante apoio e por me proporcionar a tranquilidade necessária para consecução dos estudos.

Ao amigo Leonardo Carneiro, pela brilhante orientação na elaboração deste projeto de pesquisa, sempre oferecendo conselhos perspicazes durante todo o processo.

Ao amigo Fernando Araújo, pelas valiosas orientações e pelo imprescindível auxílio na revisão deste trabalho de pesquisa, contribuindo para a qualidade deste estudo.

Aos amigos da turma CFO-2007, pelas palavras de incentivo e auxílio mútuo.

Ao meu orientador, Capitão de Fragata Glauco, pelas orientações seguras, pela disponibilidade, pelo profissionalismo e pela paciência.

E, por fim, agradeço a toda equipe de Metodologia Científica da Escola de Guerra Naval, por todo o apoio necessário ao meu crescimento profissional e intelectual.

Minha eterna gratidão a todos os senhores e senhoras.

“Unir-se é um bom começo, manter a união é um progresso, e trabalhar em conjunto é a vitória.”

Henry Ford

RESUMO

O Brasil, com sua vasta extensão de Águas Jurisdicionais e uma economia fortemente dependente do comércio marítimo, enfrenta desafios significativos em relação à segurança, especialmente no combate ao tráfico internacional de drogas. Mais de 80% das mercadorias globais são transportadas por via marítima, tornando os Navios Mercantes (NM) alvos prioritários para Organizações Criminosas (ORCRIM) que buscam contornar a fiscalização e realizar atividades ilícitas. Nesse cenário, os portos nacionais tornaram-se pontos estratégicos para o tráfico internacional de entorpecentes. A complexidade e sofisticação das operações das ORCRIM, que utilizam métodos inovadores como o ocultamento de drogas nos cascos dos navios, exigem uma resposta coordenada e integrada das autoridades brasileiras. Este trabalho de pesquisa objetivou analisar o emprego das Equipes de Mergulho (EqMG) da Marinha do Brasil (MB) em Operações Interagências (OI) na realização de buscas subaquáticas em NM nos portos de Santos e Rio Grande. A pesquisa também destaca a importância dos esforços conjuntos entre a Receita Federal do Brasil (RFB), a Polícia Federal (PF) e a MB no combate a esse crime, além de explorar o arcabouço legal que atribui a essas instituições a responsabilidade de enfrentá-lo. Para tanto, foram coletadas informações de fontes primárias e secundárias, além da realização de entrevistas com os mergulhadores responsáveis por coordenar as Operações de Mergulho (OpMG) em cada um dos portos destacados nesta pesquisa. A análise dos dados revelou que as OI com o emprego de mergulhadores da MB resultaram em um aumento significativo no número de apreensões de drogas ao longo dos anos, contribuindo de maneira expressiva para a segurança nacional. A eficácia dessas operações reforça a necessidade de aprimoramento contínuo das táticas, das técnicas de mergulho, dos procedimentos operacionais e da colaboração entre as instituições envolvidas. Os mergulhadores da MB desempenham um papel central nas inspeções subaquáticas em navios suspeitos, evidenciando a relevância dessas OI para a segurança nacional.

Palavras-chave: Águas Jurisdicionais Brasileiras. Navios Mercantes. Organizações Criminosas. Tráfico de Drogas. Operações Interagências. Marinha do Brasil. Polícia Federal. Receita Federal do Brasil. Porto de Santos. Porto de Rio Grande. Operações de Mergulho. Mergulhadores. Inspeções Subaquáticas.

ABSTRACT

Interagency operations involving naval assets: The employment of divers in the Brazilian Navy Interagency Operations

Brazil, with its vast extension of jurisdictional waters and an economy highly dependent on maritime trade, faces significant security challenges, especially in combating international drug trafficking. More than 80% of global goods are transported by sea, making merchant ships prime targets for criminal organizations seeking to evade inspection and carry out illicit activities. In this context, national ports have become strategic points for international drug trafficking. The complexity and sophistication of criminal organizations' operations, which use innovative methods such as concealing drugs in ship hulls, demand a coordinated and integrated response from Brazilian authorities. This research aimed to analyze the use of the Brazilian Navy's diving teams in joint operations for conducting underwater searches in merchant ships at the ports of Santos and Rio Grande. The study also highlights the importance of joint efforts between the Brazilian Federal Revenue Service, the Federal Police, and the Brazilian Navy in combating this crime, as well as exploring the legal framework that assigns these institutions the responsibility to deal with. Data were collected from primary and secondary sources, along with interviews conducted with the divers responsible for coordinating the diving operations at the ports studied. Data analysis revealed that the interagency operations involving Navy of Brazil's divers resulted in a significant increase in drug seizures over the years, contributing substantially to national security. The effectiveness of these operations underscores the need for continuous improvement of tactics, diving techniques, operational procedures, and collaboration among the involved institutions. The Brazilian Navy's divers play a central role in underwater inspections of suspect ships, highlighting the relevance of these interagency operations for national security.

Keywords: Brazilian Jurisdictional Waters. Merchant Ships. Criminal Organizations. Drug trafficking. Interagency Operations. Brazilian Navy. Federal Police. Brazilian Federal Revenue Service. Port of Santos. Port of Rio Grande. Diving Operations. Divers. Underwater inspections.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

GRÁFICO 1 – Navios atracados no Porto de Santos.....	21
GRÁFICO 2 – Navios atracados no Porto de Rio Grande.....	22
GRÁFICO 3 – Navios inspecionados pelo Grupo de Mergulho (GruMG) do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste (ComGptPatNavSSE).....	36

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – Rotas de tráfico no Brasil.....	27
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABIN	-	Agência Brasileira de Inteligência
ADA	-	Amigos dos Amigos
AJB	-	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANTAQ	-	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Cesportos	-	Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
CF	-	Constituição Federal
CNUDM	-	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
ComGptPatNavS	-	Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul
ComGptPatNavSSE	-	Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste
COMPAAz	-	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
Com5ºDN	-	Comando do 5º Distrito Naval
Com8ºDN	-	Comando do 8º Distrito Naval
CPRS	-	Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul
CV	-	Comando Vermelho
DEA	-	Drug Enforcement Administration
DN	-	Distrito Naval
EB	-	Exército Brasileiro
END	-	Estratégia Nacional de Defesa
EMBRAPA	-	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EMCFA	-	Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
EqMG	-	Equipe de Mergulho
ETSP	-	Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público
Europol	-	European Union Agency for Law Enforcement Cooperation
FDN	-	Família do Norte
FBI	-	Federal Bureau of Investigation

FFAA	-	Forças Armadas
IBGE	-	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Interpol	-	International Criminal Police Organization
GAECO	-	Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado
GruMG	-	Grupo de Mergulho
MAUT	-	Mergulho Autônomo de Circuito Aberto
MB	-	Marinha do Brasil
MD	-	Ministério da Defesa
NEPOM	-	Núcleo Especial de Polícia Marítima
NM	-	Navios Mercantes
OI	-	Operações Interagências
OM	-	Organização Militar
ONU	-	Organização das Nações Unidas
ONUDC	-	Escritório das Nações Unidas sobre as Drogas e o Crime
OpMG	-	Operações de Mergulho
ORCRIM	-	Organizações Criminosas
OSP	-	Órgão de Segurança Pública
PCC	-	Primeiro Comando da Capital
PEM	-	Plano Estratégico da Marinha
PF	-	Polícia Federal
PND	-	Política Nacional de Defesa
RFB	-	Receita Federal do Brasil
SENAPPEN	-	Secretaria Nacional de Políticas Penais
SisGAAz	-	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SISTRAM	-	Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo
Unctad	-	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
UNTOC	-	Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS	15
2.1	CONCEITOS BÁSICOS E A IMPORTÂNCIA DAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS.....	16
2.2	FORMAS DAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS E SUA APLICAÇÃO ATUAL.....	17
2.3	PORTOS DE SANTOS E RIO GRANDE.....	19
2.4	COMPETÊNCIAS LEGAIS PARA REALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS.....	22
3	CRIME ORGANIZADO	25
3.1	O CRIME ORGANIZADO BRASILEIRO.....	28
4	O EMPREGO DOS MERGULHADORES DA MARINHA DO BRASIL NAS OPERAÇÕES	30
4.1	ORIGEM DO MERGULHO E A FORMAÇÃO DO MERGULHADOR DA MARINHA DO BRASIL.....	31
4.2	COORDENAÇÃO E EXECUÇÃO DAS OPERAÇÕES DE MERGULHO NAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS.....	32
4.2.1	Operações Interagências no Porto de Santos.....	33
4.2.2	Operações Interagências no Porto de Rio Grande.....	37
5	CONCLUSÃO	40
	REFERÊNCIAS	43
	APÊNDICE A – Entrevista com o Supervisor de Mergulho do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste.....	49
	APÊNDICE B – Entrevista com o Supervisor de Mergulho do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul.....	53
	ANEXO A – <i>Safety Checklist for Diving Operations</i>	57
	ANEXO B – Navios Mercantes Inspeccionados entre 2020 e 2023.....	59
	ANEXO C – Navios Mercantes Inspeccionados entre 2020 e 2023.....	62

1 INTRODUÇÃO

O Brasil depende fortemente do mar e das vias navegáveis interiores, uma vez que possui direitos patrimoniais e de soberania sobre suas Águas Jurisdicionais (AJB)¹. Esses direitos incluem a exploração econômica dos recursos até 200 milhas náuticas², estendendo-se ainda ao solo e subsolo das áreas submarinas dentro dos limites da Plataforma Continental. Com a inclusão da Elevação do Rio Grande³, essa área alcança aproximadamente 5,7 milhões de km², além de englobar cerca de 60.000 quilômetros de hidrovias (Brasil, 2020c).

De acordo com o relatório da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad), mais de 80% das mercadorias comercializadas globalmente são transportadas por navios, com essa porcentagem sendo ainda maior nos países em desenvolvimento. A publicação prevê que o comércio marítimo global deverá crescer, em média, 2,1% até o ano até 2027 (Nações Unidas, 2023).

Nesse cenário, o grande número de Navios Mercantes (NM) envolvidos no transporte de mercadorias transformou essas embarcações em um dos principais alvos de criminosos para o tráfico de entorpecentes destinados a outros países. Utilizando métodos cada vez mais sofisticados, como o uso dos cascos dos NM, as Organizações Criminosas (ORCRIM) buscam contornar os sistemas de fiscalização e garantir o sucesso de suas operações ilícitas.

Nas AJB, há 272 instalações portuárias autorizadas a operar, que necessitam ser fiscalizadas, incluindo terminais de uso privado, estações de transporte de carga, portos marítimos e fluviais, além de terminais marítimos e instalações aquaviárias (ANTAQ, 2024).

A Receita Federal do Brasil (RFB) e a Polícia Federal (PF) são os principais órgãos governamentais responsáveis pela fiscalização dessas instalações e pelo

¹ 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 (Brasil, 2023a, p. 7).

² Milha náutica: é o comprimento do arco de 1 minuto do perímetro médio do globo terrestre. Como a Terra não é rigorosamente esférica, seu valor varia conforme seja adotada a medida no meridiano ou no equador. Na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar adotou-se o valor de 1.852 metros para a milha náutica (Fonseca, 2002, p. 871).

³ Elevação do Rio Grande: é uma proeminente feição morfológica do Atlântico Sul, situada a cerca de 1.200 Km de Rio Grande-RS, com elevado potencial econômico, mineral e energético, o que lhe confere relevância estratégica (Brasil, 2020c, p. 12).

enfrentamento ao tráfico de drogas nos portos brasileiros. No entanto, devido às restrições de efetivo e de embarcações, essas instituições recorrem ao apoio da Marinha do Brasil (MB), que, com seu pessoal e seus navios, intensifica os esforços na repressão a essas atividades ilícitas por meio de operações integradas e coordenadas.

Nesse escopo, o Porto de Santos, em São Paulo, e o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, devido à sua importância no comércio internacional e ao intenso fluxo de cargas, tornaram-se pontos de interesse estratégico para o tráfico internacional de drogas, passando a testemunhar a ação de ORCRIM que exploram suas vulnerabilidades para o escoamento de entorpecentes por via marítima.

A relevância desta pesquisa é evidenciada pela atuação indispensável das Equipes de Mergulho (EqMG) da MB em Operações Interagências (OI) nesses portos, desempenhando um papel crucial na realização de inspeções subaquáticas em navios suspeitos de transportar materiais ilícitos em seus cascos. Diante disso, o presente estudo estabeleceu a seguinte questão de pesquisa: Os mergulhos realizados nos NM, atracados ou fundeados nos portos de Santos (SP) e Rio Grande (RS), estão sendo efetuados com a segurança necessária para os mergulhadores?

Em conformidade com a questão de pesquisa, estabeleceu-se o seguinte objetivo geral: analisar o emprego das EqMG da MB em OI nos portos, em situações de suspeita de transporte de material ilícito nos cascos de NM, no período de 2020 a 2023.

Com isso, este estudo buscará explicar a relevância dessas operações, descrever as principais vulnerabilidades decorrentes da posição geográfica do país em relação as ORCRIM e detalhar o processo de coordenação e execução das buscas subaquáticas realizadas nos cascos das embarcações.

Será realizada uma pesquisa de caráter exploratória, que visa analisar o emprego dos mergulhadores da MB em OI. Os resultados serão apresentados tanto de forma qualitativa quanto quantitativa, a partir da coleta de informações provenientes de fontes primárias e secundárias, incluindo livros, legislações, publicações doutrinárias, documentação indireta e duas entrevistas. O estudo está estruturado em quatro capítulos, além desta introdução.

O segundo capítulo descreverá os conceitos básicos e a importância das OI, a origem e aplicabilidade atual dessas operações. Em seguida, serão apresentadas algumas características e dados estatísticos dos portos de Santos e Rio Grande. Por

fim, serão expostas as competências legais da PF, da RFB e da MB relacionadas ao tema em questão.

No terceiro capítulo, serão apresentados aspectos relacionados às vulnerabilidades decorrentes da posição geográfica do país em relação ao narcotráfico, além de uma análise das raízes históricas do crime organizado no Brasil, com atenção especial às facções criminosas associadas ao tráfico internacional de drogas.

No quarto capítulo, será apresentada uma breve contextualização sobre a origem do mergulho e a formação profissional dos mergulhadores da MB. Além disso, serão descritas as inspeções subaquáticas, detalhando como são realizadas e coordenadas nas OI. Também será feito um comparativo dos procedimentos e técnicas operacionais empregados pelas EqMG nos dois portos. Para isso, foram realizadas entrevistas com os militares responsáveis pela coordenação das Operações de Mergulho (OpMG) em cada local, conforme registrado nos APÊNDICES.

Por fim, no quinto capítulo, serão identificados os desafios enfrentados pelos mergulhadores e os aprimoramentos dos procedimentos de mergulho em NM, além de serem apresentadas as conclusões deste trabalho e a resposta à questão de pesquisa.

2 OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS

As ORCRIM representam uma grave ameaça à soberania nacional, à segurança pública e ao desenvolvimento socioeconômico do Brasil. A repressão eficaz de suas atividades exige um esforço conjunto e coordenado entre os Órgãos de Segurança Pública (OSP) e as Forças Armadas (FFAA), cada um contribuindo com suas competências e recursos específicos.

Diante das crescentes e complexas ameaças à segurança nacional nos dias atuais, torna-se imperiosa a implementação de uma nova abordagem, caracterizada pela integração e abrangência. Essa nova perspectiva, capaz de fornecer respostas imediatas e efetivas aos desafios contemporâneos, exige a superação de paradigmas tradicionais e a adoção de um modelo holístico que transcendam as barreiras entre diferentes setores e agências governamentais.

Face ao exposto, este capítulo é dedicado ao estudo das OI. Serão apresentados o conceito e a importância das OI; sua origem e aplicabilidade atual,

informações sobre os portos de Santos (SP) e Rio Grande (RS), além das competências legais das instituições que unem esforços para combater as ORCRIM.

2.1 CONCEITOS BÁSICOS E A IMPORTÂNCIA DAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS

O termo "interagências" emerge da convergência de esforços sinérgicos entre diferentes entidades governamentais e não governamentais, podendo abranger tanto o âmbito nacional quanto o internacional. Essa união visa alcançar objetivos políticos e estratégicos de interesse nacional, harmonizando culturas e perspectivas diversas para enfrentar problemas complexos de forma coerente e consistente (Brasil, 2017).

O Ministério da Defesa (MD), a Marinha do Brasil (MB) e o Exército Brasileiro (EB) seguem o conceito de OI descrito na Estratégia Nacional de Defesa (END), definindo-a 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, 2020e, p.41).

Essas operações fortalecem a colaboração entre os OSP e a MB, aumentando a confiança mútua e aprimorando o desempenho dos profissionais envolvidos, tanto nas áreas operacionais quanto de inteligência. Esse fortalecimento é fundamental para o contínuo desenvolvimento de ações integradas em prol do Estado Brasileiro, com o objetivo de proteger os interesses nacionais e reprimir as ações de facções criminosas.

No cenário atual, os crimes transnacionais e o terrorismo se configuram como desafios que exigem uma resposta robusta e integrada. Essa resposta deve ultrapassar as fronteiras nacionais e promover a cooperação entre os países do entorno estratégico, com o fito de monitorar e antever-se às ações das facções criminosas. Nesse contexto, o combate preventivo e integrado torna-se essencial para evitar ou dificultar a convergência crítica de ameaças, ou seja, a união entre o crime organizado transnacional e o terrorismo (Brasil, 2020c).

O Escritório das Nações Unidas sobre as Drogas e o Crime (ONUDD) desenvolveu uma publicação nomeada de Kit de Ferramentas de Estratégia contra o Crime Organizado, na qual constam princípios estratégicos que devem ser empregados para

reprimir essa modalidade de delito. Dentre eles, destaca-se a necessidade de fomentar parcerias e incentivar a cooperação entre todos os órgãos de manutenção da legalidade, contemplando os países fronteiriços e proporcionando uma ação que englobe toda a sociedade. Este princípio, situado no centro da Convenção do Combate ao Crime Organizado, enfatiza a relevância das parcerias a nível local, nacional e internacional, com a mediação do governo, dos setores não governamentais e privados (UNODC, 2021).

Seguindo essa mesma linha de ação, o Plano Estratégico da PF, aprovado em 2022, estabelece 12 iniciativas, dentre as quais se destacam o aprimoramento da atuação, da coordenação estratégica e da integração operacional dos OSP no enfrentamento de crimes transfronteiriços e transnacionais, além do aperfeiçoamento das ações preventivas e repressivas, com o fortalecimento do controle e da fiscalização nos portos (Brasil, 2022b).

No âmbito da MB, o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz) é a Organização Militar (OM) responsável pela interação direta e contínua com a PF, RFB e outros OSP. Sua função é coordenar os esforços interagências em nível nacional nas atividades de combate a ilícitos. Em nível regional, cada um dos nove Distritos Navais (DN) é responsável por coordenar e controlar essas operações dentro de suas respectivas áreas de jurisdição, promovendo o compartilhamento de dados de inteligência e a utilização de sistemas específicos de cada órgão, com o objetivo de reprimir crimes (Brasil, 2020b).

Diante disso, a colaboração sinérgica entre os OSP e as FFAA possibilita a integração de profissionais com diferentes capacidades e habilidades técnicas complementares, fortalecendo, assim, a importância da implementação de estratégias conjuntas no enfrentamento das ameaças multifacetadas promovidas pelas ORCRIM.

2.2 ORIGEM DAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS E SUA APLICAÇÃO ATUAL

A Operação Ágata pode ser considerada como a ação que originou as OI, visto que, até o ano de 2010, cada instituição realizava suas operações de forma individualizada. A partir do Decreto nº 7.496, de 8 de junho de 2011, o Ministério da Defesa (MD) concebeu essa nova modalidade de operação, com o propósito de coordenar as ações integradas entre os OSP e os entes federativos, implementando medidas preventivas e repressivas no combate aos ilícitos. Sob a coordenação do Estado-Maior

Conjunto das Forças Armadas (EMCFA), a operação conta com a participação de diversos ministérios e agências dos níveis federal, estadual e municipal, destacando-se, entre elas, a PF, a RFB e a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN), e passou a ser realizada anualmente, a partir de 2011, de norte a sul do país, com o objetivo de reprimir crimes transnacionais, como o narcotráfico (Brasil, 2023c).

O êxito da OI em questão constituiu um marco fundamental para segurança pública nacional, abrindo caminho para a realização de diversas outras ações, acarretando otimização de recursos públicos, compartilhamento de conhecimentos e experiências, aumento da segurança do pessoal envolvido e melhora significativa nos resultados das operações.

Um exemplo desse tipo de esforço conjunto foi a ação interagências entre a MB e a PF, realizada na costa do estado de Pernambuco, em 19 de setembro de 2023, a 18 milhas náuticas de Recife (PE), que resultou na apreensão de 3,6 toneladas de cocaína. Nessa OI, foi empregado um Navio-Patrolha de 500 toneladas da MB, com Agentes da PF a bordo, para interceptar um barco que havia partido de Itajaí (SC) e tinha como destino provável a África. A ação fez parte da Operação “Ágata Nordeste” 2023 e representou a maior apreensão de cocaína já realizada em águas brasileiras (Brasil, 2023b).

No combate ao tráfico internacional de drogas nos portos marítimos brasileiros, a RFB e a PF realizam ações conjuntas de fiscalização com o objetivo de minimizar o uso do modal marítimo pelas ORCRIM, reconhecido como o mais lucrativo para o tráfico, devido à grande quantidade de entorpecentes que podem ser transportados em NM. Segundo informações fornecidas pelos próprios órgãos, eles dispõem de diversos recursos e ferramentas tecnológicas para combater os crimes transnacionais, como: sistemas de informações dos terminais, monitoramento por câmeras de alta definição, scanners de raio-X, cães farejadores e uma rede integrada de inteligência que conecta os OSP no Brasil e no exterior, possibilitando o compartilhamento de informações (Metrópoles, 2023).

A partir desse aparato, esses órgãos identificaram diversas modalidades utilizadas pelas facções criminosas para a realização de atividades ilícitas nos portos. De acordo com a PF, a principal delas é o uso de contêineres, nos quais os entorpecentes são ocultados em meio a uma carga legal, sem o conhecimento dos responsáveis pela

importação ou exportação. Essa técnica é conhecida como *rip-on/rip-off loading*⁴ (Metrópoles, 2023).

Em 2020, a PF e a RFB descobriram uma nova modalidade que chamou a atenção das autoridades: a utilização das estruturas dos cascos de NM, como as *sea chests*⁵, para esconder vultosos volumes de drogas. Essa técnica inovadora demonstrou a expertise e a capacidade de adaptação e o aprimoramento das ORCRIM, exigindo constante atualização das técnicas e *modus operandi* de fiscalização dos órgãos de repressão ao narcotráfico.

Após a identificação desse novo método empregado pelas facções criminosas, surgiu a necessidade de fiscalizar os pontos de interesse localizados abaixo da linha d'água⁶ dos navios. Para isso, foi necessário empregar mergulhadores para realizar inspeções subaquáticas nos cascos das embarcações. Contudo, devido ao número limitado de auditores fiscais da RFB e de agentes da PF com qualificação em mergulho profissional, os órgãos solicitaram apoio técnico e operacional da MB, que dispõe de militares capacitados para executar o trabalho requerido.

Nesse contexto, em 12 de fevereiro de 2020, uma operação conjunta foi deflagrada no Porto de Santos, São Paulo, envolvendo a PF, a RFB e a MB, com o apoio de seus mergulhadores. Essa operação representou um marco significativo na união de esforços contra o crime organizado nos portos, sendo a primeira de muitas que se seguiram. A cooperação entre as instituições demonstrou a eficácia do trabalho conjunto e ressaltou a necessidade de constante atualização dos procedimentos entre os diversos OSP no combate ao narcotráfico internacional, especialmente diante da adaptabilidade das ORCRIM.

2.3 PORTOS DE SANTOS E RIO GRANDE

O presente trabalho de pesquisa apresenta uma análise do comércio marítimo realizado nos portos de Santos (SP) e Rio Grande (RS), importantes centros de

⁴ *Rip-on/rip-off loading*: metodologia de ocultação pela qual uma remessa legítima, geralmente em contêiner, é explorada para contrabandear [cocaína] do país de origem ou do porto de transbordo para o país de destino (Brigati, 2023).

⁵ *Sea chests*: ou caixa de mar são aberturas feitas na carena, para admissão de água nas válvulas de tomada de mar; as aspirações tomam o nome do serviço a que se destinam (Fonseca, 2019, p. 51).

⁶ Linha-d'água: linha imaginária que separa a parte imersa do costado de um navio (obras vivas) da sua parte emersa (obras mortas). É representada por uma faixa pintada com tinta especial no casco dos navios, de proa a popa (Fonseca, 2019, p. 82).

logística e intercâmbio comercial internacional, que também se tornaram entrepostos do tráfico internacional de drogas.

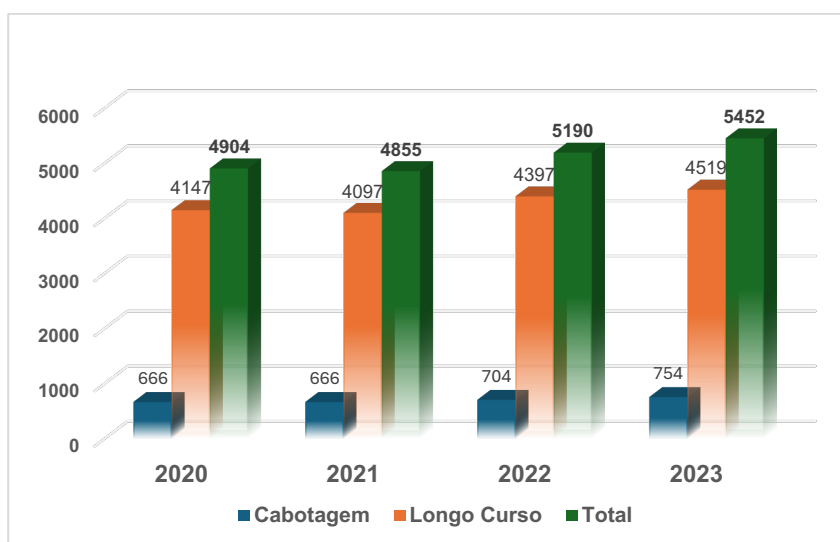
As ORCRIM veem nas rotas dos navios uma oportunidade para enviar carregamentos de drogas para diversas partes do mundo. Dessa forma, utilizam os NM como “mulas” do tráfico, navegando em um mar de riscos e desafios.

Sob essa perspectiva, será apresentado um pouco da história e das características do Porto de Santos. Este é o maior complexo portuário do Brasil, com uma rica história que remonta ao início do século XVI, quando operava com estruturas rudimentares, mas já se destacava como a principal porta de entrada e saída do comércio colonial. Mais recentemente, surgiram os terminais retroportuários e a substituição de áreas vazias por depósitos de contêineres, marcando uma nova fase de crescimento, com significativos investimentos na infraestrutura portuária (Bassalobre, [20--?]).

Amplamente reconhecido como o maior complexo portuário da América Latina, o Porto de Santos desempenha um papel vital na economia do Brasil. De acordo com informações fornecidas pelo Grupo *Descartes System*, líder global em logística, o porto se destacou como o maior importador e exportador de cargas no Brasil no primeiro trimestre de 2023, movimentando 36,8% de todo o volume. Essa posição de destaque o coloca entre os principais portos da América Latina, atendendo a diversas demandas do comércio internacional (Descartes, 2023).

Diante da intensa movimentação de cargas e contêineres no porto, associada à necessidade de garantir a fluidez das operações, cria-se um ambiente favorável à ação das ORCRIM. Esse cenário é agravado pelo elevado volume de embarcações que passam pelo porto. Conforme demonstrado no Gráfico 1, entre 2020 e 2023, um total de 20.451 navios, incluindo navegação de cabotagem e de longo curso, atracaram no Porto de Santos, resultando em uma média anual de 5.100 embarcações.

Tradicionalmente rivais no mundo do crime, as duas maiores facções do Brasil, o Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Comando Vermelho (CV), agora atuam em conjunto, o que agrava, ainda mais, o cenário descrito anteriormente. Essa aliança inusitada tem facilitado a logística para o envio de drogas ao exterior. A PF identificou essa colaboração, denominada "tráfico em rede", que é estruturada de forma compartimentada, aproveitando as habilidades específicas de cada grupo criminoso (Carone; Pinheiro, 2023).

Gráfico 1 – Navios atracados no Porto de Santos

Fonte: Setor de Estatística da Superintendência do Porto de Santos (2024)⁷, modificado pelo autor.

Segundo dados da RFB, entre 2019 e 2023, 48% da cocaína apreendida no Brasil foi interceptada no Porto de Santos. O porto tem sido amplamente utilizado pelas ORCRIM para o tráfico internacional de drogas, com destinos a países europeus como Itália, França, Bélgica e Suécia, além de nações africanas como Nigéria, Marrocos e África do Sul, e países do Oriente Médio (Segurança Portuária em Foco, 2024).

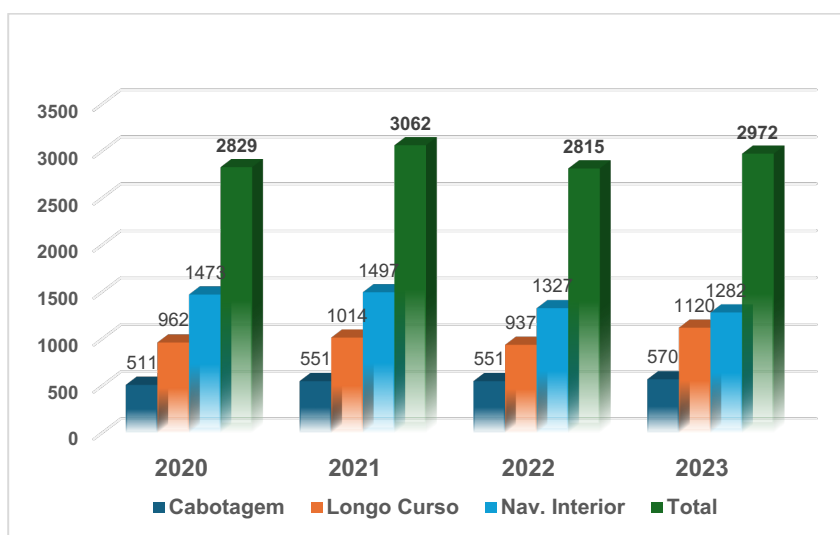
Quanto ao Porto de Rio Grande (RS), sua posição estratégica no extremo sul do Brasil faz dele um ponto de acesso crucial para o Mercosul e outros mercados internacionais. Segundo a Portos RS (2024), o porto é considerado o segundo mais importante para o comércio internacional brasileiro e a principal porta de entrada marítima para o Rio Grande do Sul. Com uma das maiores retroáreas disponíveis, desempenha um papel fundamental na economia do estado.

Segundo a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), o Porto possui uma infraestrutura operacional robusta, capaz de receber navios de grande porte, o que lhe confere uma vantagem competitiva em relação aos portos de países vizinhos, como Uruguai e Argentina. Além disso, o porto se destaca como um dos mais produtivos do continente americano, movimentando uma ampla gama de produtos, desde adubos e fertilizantes até itens para a indústria automobilística e mecânica, consolidando-se como referência em movimentação de cargas (EMBRAPA, 2020).

⁷ Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

O Gráfico 2 mostra a movimentação de embarcações que atracaram no Porto de Rio Grande entre 2020 e 2023, incluindo navegação interior, cabotagem e longo curso. Nesse período, 11.678 navios tiveram o porto como destino, resultando em uma média anual de 2.919 embarcações.

Gráfico 2 – Navios atracados no Porto de Rio Grande



Fonte: Setor de Estatística da Superintendência do Porto do Rio Grande (2024)⁸, modificado pelo autor.

Diante do exposto, observa-se que os portos descritos se destacam como pontos estratégicos para o comércio marítimo internacional, devido ao intenso fluxo de navios em suas rotas, sendo de inquestionável importância tanto para o Brasil quanto para o mundo. No entanto, embora desempenhem um papel essencial no desenvolvimento nacional, o elevado volume de embarcações que trafegam por esses portos também atrai o interesse das ORCRIM, que empregam diversas táticas para promover o tráfico internacional de entorpecentes por via marítima.

2.4 COMPETÊNCIAS LEGAIS PARA REALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS

O Estado cria e implementa diversos instrumentos legais, desde a Constituição Federal (CF) de 1988 até leis e decretos, para regulamentar as funções das instituições nacionais em suas respectivas competências. A seguir, são apresentados esses

⁸ Disponível em: <https://www.portosrs.com.br/site/comunidade_portuaria/rio_grande/estatisticas> Acesso em: 21 ago.2024.

instrumentos legais para esclarecer as atribuições de cada instituição. A Constituição, como lei suprema, estabelece os deveres das instituições, destacando, em particular, a função da PF como polícia marítima, conferindo-lhe autoridade para reprimir crimes na fronteira marítima, até os limites do mar territorial⁹.

Dentro desse escopo, no que se refere ao tráfico ilícito de drogas, a PF é responsável, conforme o artigo 144 da CF, pela prevenção e repressão ao tráfico de entorpecentes, contrabando e descaminho (Brasil, 1988).

A Instrução Normativa nº 2, da PF, de 5 de agosto de 1999, regulamenta a estrutura e o funcionamento dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), delineando suas competências e atribuições, além de estabelecer outras diretrizes. Contendo a seguinte definição e competência:

Considera-se Polícia Marítima a atividade de competência privativa do Departamento de Polícia Federal, exercida por seus servidores policiais, em âmbito nacional, pelo SERVIÇO POLÍCIA MARÍTIMA, AEROPORTUÁRIA E DE FRONTEIRAS da DPMAF e, regionalmente, por intermédio de suas Unidades de Polícia Marítima, com atuação nos portos e mar territorial brasileiro, objetivando principalmente a prevenção e a repressão aos ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira e [...] sem prejuízo da prevenção e repressão aos demais ilícitos de competência do DPF, inclusive estendendo-se além do limite territorial, quando se fizer necessário e observadas as normas específicas da Marinha do Brasil (Brasil, 1999b, p. 1).

No contexto em questão, para que a PF desempenhe esse papel na prevenção e repressão ao tráfico ilícito de drogas, é necessário que seus agentes estejam habilitados para conduzir embarcações, o que torna imprescindível a realização do Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público (ETSP), ministrado pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências da MB, localizadas em todo o país.

Outra atribuição da PF é coordenar a Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), conforme o Decreto nº 9.861, de 25 de junho de 2019. A comissão, composta por representantes da MB, da RFB, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), da Autoridade Portuária e do Governo do Estado, tem como objetivo implementar um sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nesses locais (Brasil, 2019).

⁹ O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze 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 (Brasil, 1993).

Além das responsabilidades da PF na segurança portuária, a RFB desempenha um papel igualmente crucial. De acordo com o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, compete à Receita fiscalizar e controlar o comércio exterior. Assim como a PF, a RFB também é responsável por reprimir o contrabando, o descaminho e o tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas (Brasil, 2002).

O Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040) destaca a preocupação com a segurança das hidrovias nacionais e internacionais, frequentemente exploradas pelo tráfico de drogas, o que contribui para a violência urbana e causa graves prejuízos à sociedade. O documento menciona que esse cenário exige uma atuação enérgica e firme por parte do Estado. O PEM-2040 também ressalta que as ORCRIM no Brasil, focadas principalmente no tráfico de drogas e armas, têm utilizado o Atlântico Sul como rota para suas atividades ilícitas, representando uma ameaça à segurança das vias marítimas e fluviais (Brasil, 2020c).

Evidentemente, o problema mundial do tráfico internacional de drogas, juntamente com outros ilícitos transnacionais, surge como uma nova ameaça à Defesa Nacional. Essa realidade complexa exige uma visão abrangente que transcenda a perspectiva tradicional de ameaças focadas em conflitos entre Estados. Em vez de se limitar a tensões ou crises interestatais, a Defesa Nacional precisa lidar com uma gama mais ampla de desafios, reconhecendo a interconexão entre os diferentes agentes e as diversas áreas que impactam a segurança do País (Brasil, 2020c).

Vale ressaltar que, conforme estabelecido na Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, cabe à MB, como atribuição subsidiária particular, “cooperar com os órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, [...] nas áreas portuárias, por meio de apoio Logístico e de Inteligência” (Brasil, 1999a).

Nesse sentido, a demanda por ações integradas e coordenadas entre as instituições envolvidas na segurança marítima¹⁰ é cada vez mais premente. A união de esforços e a expertise de cada órgão fortalecem a efetividade das operações, por meio do emprego de profissionais qualificados e da integração de conhecimentos doutrinários.

Sob essa perspectiva, a MB, em colaboração com agências e órgãos governamentais, coordena a implementação e o aperfeiçoamento do Sistema de

¹⁰ Segurança marítima visa à neutralização da atuação de forças antagônicas, que podem combinar interesses, motivações ideológicas, políticas e econômicas contrárias ao desenvolvimento do Brasil (Brasil, 2020c, p. 43).

Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), cujo objetivo é monitorar e proteger de forma contínua as áreas marítimas de interesse, as águas interiores, portos, embarcações e infraestruturas, diante de ameaças, emergências, desastres ambientais, hostilidades ou ilegalidades. Esse sistema visa contribuir para a segurança e defesa da Amazônia Azul¹¹, bem como para o desenvolvimento nacional (Brasil, 2021).

Nesse contexto de proteção e monitoramento, destaca-se o principal sistema utilizado pela MB: o Sistema de Informações de Tráfego Marítimo (SISTRAM). Essa ferramenta de inteligência marítima, que integra diversos sistemas para o monitoramento de navios, funciona como um “sistema de sistemas”, proporcionando acesso a múltiplas fontes de dados sobre embarcações. O SISTRAM estabelece critérios para definir o nível de risco que cada navio representa à segurança marítima. Nos casos em que o risco é elevado, os dados do navio, denominado Navio de Acompanhamento Especial, são devidamente informados aos OSP de interesse (Brasil, 2020b).

A integração entre os diferentes sistemas e a troca de informações são fundamentais para a eficácia dessas operações. Dessa forma, o compartilhamento de dados de inteligência e de informações sigilosas específicas de cada instituição possibilita a identificação de rotas de tráfico e o acompanhamento de NM que possam ser prováveis alvos das ORCRIM. Além disso, essas ações subsidiam continuamente o conhecimento sobre o *modus operandi* das facções criminosas, com o objetivo de reprimir essas atividades ilícitas.

3 CRIME ORGANIZADO

Neste capítulo, considerando a relação das ORCRIM com o tema do presente trabalho, serão apresentados aspectos relacionados às vulnerabilidades decorrentes da posição geográfica do Brasil em relação ao narcotráfico e ao crime organizado no país.

O crime organizado é uma preocupação constante para a sociedade e motivo de atenção para todos os setores da Administração Pública. Trata-se de uma atividade poderosa, com grande influência na vida social e na economia dos Estados, estando

¹¹ Amazônia Azul®: denominação dada à 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. Ela deve ser interpretada sob quatro vertentes: econômica, científica, ambiental e da soberania (Brasil, 2020e).

em constante mudança e buscando maneiras de dificultar sua identificação e reprodução (Beliato; Espuny, 2022).

Dentro desse escopo, o crime organizado, conforme definido pela Lei nº 12.850, de 2 de agosto de 2013, atualmente em vigor, é descrito no artigo 1º, § 1º, da seguinte forma:

Considera-se organização criminosa a associação de 4 (quatro) ou mais pessoas estruturalmente ordenada e caracterizada pela divisão de tarefas, ainda que informalmente, com objetivo de obter, direta ou indiretamente, vantagem de qualquer natureza, mediante a prática de infrações penais cujas penas máximas sejam superiores a 4 (quatro) anos, ou que sejam de caráter transnacional (Brasil, 2013).

O fenômeno do crime organizado é, atualmente, um dos principais desafios à segurança pública no Brasil, exigindo do Estado uma nova abordagem para enfrentar seu crescente poder. Segundo dados da Secretaria Nacional de Políticas Penais (SENAPPEN), o País precisa lidar com pelo menos 72 facções criminosas de origem prisional, que têm no narcotráfico uma de suas principais fontes de poder econômico (SENAPPEN, 2023).

O Brasil destaca-se como o quinto maior país do mundo em extensão territorial, abrangendo uma área de 8,5 milhões de km², abrigando uma população de 203,08 milhões de habitantes, de acordo com os dados preliminares do Censo Demográfico de 2022 (IBGE, 2023), realizado entre 1º de agosto de 2022 e 7 de julho de 2023. Essa vastidão territorial, com densidade demográfica de 23,86 habitantes por quilômetro quadrado, revela não apenas a grandiosidade do País, mas também as vulnerabilidades associadas a essa dimensão. Além disso, ele se encontra localizado em uma posição geográfica sensível em relação ao tráfico internacional de entorpecentes. Das dez nações com as quais faz fronteira, Peru, Bolívia e Colômbia, figuram entre os principais produtores de cocaína do mundo, sendo responsáveis por 75% da produção global da droga (São Pedro, 2022).

A natural vocação marítima do Brasil é sustentada por seu extenso litoral, que se estende por aproximadamente 7,4 mil quilômetros, pelas hidrovias, pela relevância de seu comércio marítimo e pela significativa importância estratégica e econômica do Atlântico Sul (Brasil, 2020d).

Essas características posicionam o País como um importante corredor para o tráfico de drogas, com rotas terrestres e, principalmente, marítimas que conectam os

países produtores da cocaína na América do Sul aos principais centros consumidores, como Europa, Ásia e África (Insight Crime, 2020).

A figura 5 a seguir apresenta as rotas internas do tráfico que são alvo de disputa entre as facções criminosas presentes no sistema prisional brasileiro. O foco está na área de confluência localizada nos estados de Mato Grosso do Sul e Paraná, que fazem fronteira com países produtores de drogas, como Bolívia, Colômbia, Paraguai e Peru. A partir dessas regiões, as drogas são transportadas para vários estados brasileiros, destacando-se São Paulo e Rio de Janeiro, que abrigam as principais bases das facções criminosas, como o PCC e o CV. De lá, as drogas seguem para os principais portos do país, de onde são exportadas para a Europa e África (Abreu, 2017).

Figura 1 - Rotas de tráfico no Brasil



Fonte: InSight Crime (2020, p. 37)

Considerando esse panorama, o crime organizado se aproveita da posição estratégica e da extensão do território brasileiro para realizar atividades ilícitas, configurando-se como uma grave ameaça à segurança dos Estados e à paz social. A crescente sofisticação e adaptação dessas ORCRIM exige uma análise de suas origens, com ênfase no contexto brasileiro, bem como de seus impactos transnacionais.

3.1 O CRIME ORGANIZADO BRASILEIRO

Em 1994, a ONU reconheceu a gravidade do crime organizado transnacional por meio da Convenção de Palermo. Essa conferência histórica culminou na publicação de um dossiê que mapeou a presença de grupos criminosos em 15 países, incluindo o Brasil (Mingard, 1998).

A Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional (UNTOC), representou um marco crucial no combate ao crime organizado, estabelecendo um conjunto de normas e mecanismos de cooperação internacional para enfrentar esse problema. De acordo com suas diretrizes, os Estados Partes devem empenhar-se na criação e implementação de projetos nacionais, além de promover e incentivar as melhores práticas e políticas destinadas a prevenir a criminalidade organizada transnacional (UNODC, 2004).

A discussão sobre as raízes históricas do crime organizado no Brasil frequentemente remete ao fenômeno do cangaço, ocorrido no final do século XIX. O bando de Virgulino Ferreira da Silva, o Lampião, amplamente conhecido pelo povo brasileiro, tornou-se um símbolo dessa época, personificando a imagem do "bandido social". Autores como Maia (1997), argumentam que o "banditismo social" representou a primeira manifestação do crime organizado no país, surgindo em um contexto de transição do modo de produção feudal para o capitalista, marcado por disparidades sociais e pela migração rural para os centros urbanos. Essa análise histórica oferece uma perspectiva valiosa para compreender as origens e a evolução das práticas criminosas, que mais tarde se consolidariam no contexto do crime organizado transnacional.

Segundo Alvito (2001), o "jogo do bicho", introduzido no país no início do século XX, possivelmente por iniciativa do Barão de Drummond, é considerado a primeira manifestação de infração organizada em território brasileiro. Esse fenômeno marcou o início de uma nova era de práticas criminosas, que se desenvolveriam ao longo do século.

À medida que o século XX avançava, o cenário do crime organizado no Brasil passou por uma evolução significativa. É importante considerar que a globalização contribuiu para o surgimento e a expansão de grupos criminosos, facilitando o desenvolvimento de atividades que transcenderam fronteiras e conectaram ORCRIM em diferentes partes do mundo. Assim, práticas que começaram com o cangaço e o

“jogo do bicho” estabeleceram as bases para a sofisticada rede de crime organizado transnacional observada atualmente.

A partir da década de 1970, a evolução do crime organizado no Brasil tornou-se ainda mais evidente, com grupos criminosos violentos começando a se infiltrar nas unidades prisionais brasileiras. Esses grupos não apenas disseminaram atividades ilícitas dentro das prisões, mas também expandiram sua influência para fora delas, desafiando a autoridade do Estado de maneira cada vez mais organizada e violenta. Exemplos notáveis incluem o CV, o PCC, os Amigos dos Amigos (ADA) e a Família do Norte (FDN). Esse cenário foi agravado no final do século XX com o surgimento das milícias em várias regiões do Brasil, especialmente em bairros periféricos das grandes cidades, onde continuam a exercer controle sobre atividades criminosas até os dias atuais (Manso; Dias, 2018).

No tocante ao tráfico internacional de entorpecentes, que tem relação direta com o tema deste trabalho, destacam-se o PCC e o CV. Esses grupos têm desempenhado um papel preponderante, especialmente no uso de rotas marítimas para o tráfico de drogas, conectando o Brasil a mercados ilícitos globais. O PCC, criado em 1993, na Casa de Custódia de Taubaté, em São Paulo, e o CV, estabelecido em 1969 no Instituto Penal Cândido Mendes, na Ilha Grande, Rio de Janeiro, não só cresceram em poder e alcance, mas também causaram considerável impacto na sociedade e no Estado, tornando-se atores-chave no cenário do crime organizado transnacional (São Pedro, 2022).

De acordo com Feltran, Vilaradaga e Lavieri (2018), o PCC prolonga suas atividades em outros países das Américas, além da Europa e África, acarretando preocupação entre as autoridades nacionais e internacionais, a exemplo da *International Criminal Police Organization (Interpol)*, *European Union Agency for Law Enforcement Cooperation (Europol)*, *Federal Bureau of Investigation (FBI)* e o *Drug Enforcement Administration (DEA)*. A expansão dessas atividades evidencia o impacto global das facções criminosas brasileiras, que extrapolam as fronteiras nacionais e se tornam uma ameaça internacional.

Observa-se que o crime organizado não é um fenômeno recente ou isolado, mas uma mazela que acompanha a humanidade ao longo de sua história, com forte aderência ao contexto social brasileiro. Essa constatação corrobora a presença e a persistência do crime organizado no Brasil, que, no contexto globalizado atual, assume contornos ainda mais desafiadores, impulsionado pela fragilidade de alguns

Estados e pelas facilidades proporcionadas pela tecnologia, que ampliam alcance e a sofisticação das atividades criminosas.

Frente a essa situação, a realização de operações que envolvem vários OSP e a MB torna-se de extrema relevância, especialmente considerando que facções criminosas, como o PCC e o CV, têm utilizado os portos brasileiros para o tráfico internacional de drogas.

Nesse sentido, dado o crescente desafio imposto por essas atividades criminosas, o aprofundamento do estudo sobre as técnicas e a eficácia do emprego de mergulhadores militares torna-se de suma importância, justificando o enfoque do próximo capítulo.

4 O EMPREGO DOS MERGULHADORES DA MARINHA DO BRASIL NAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS

Observa-se que as OI se tornaram mais frequentes nos últimos anos, um fato que pode ser atribuído à eficácia dessa estratégia no combate ao crime organizado, como demonstrado pela melhoria dos resultados obtidos durante tais operações. Essa crescente eficácia se deve, em parte, à adaptação das táticas empregadas, que incluem a incorporação de novas técnicas e a cooperação entre diferentes forças de segurança.

Entretanto, a utilização de mergulhadores militares nessas operações representa uma inovação, o que torna necessária a realização de estudos sobre as técnicas e procedimentos empregados para a realização de buscas subaquáticas em NM.

Diante dessa constatação, o presente capítulo propõe-se a apresentar, brevemente, a origem da atividade de mergulho, a capacitação profissional dos mergulhadores da MB e a analisar o emprego desses mergulhadores nas OI realizadas nos portos de Santos (SP) e Rio Grande (RS). Essa análise permitirá compreender como a integração dessas novas práticas nas OI contribui no enfrentamento ao crime transnacional.

4.1 ORIGEM DO MERGULHO E A FORMAÇÃO DO MERGULHADOR DA MARINHA DO BRASIL

O emprego de mergulhadores em operações militares remonta aos tempos da navegação a vela, evidenciando a importância dessas habilidades para a guerra e defesa ao longo da história. Suas missões iniciais incluíam cortar os cabos que seguravam as âncoras dos navios inimigos, fazer furos nos cascos das embarcações e construir defesas nos portos aliados, por meio de obstáculos submersos, enquanto tentavam destruir as defesas do inimigo (Brasil, 2007). Essas práticas pioneiras mostram como o domínio do ambiente subaquático sempre foi estratégico para operações militares.

No século I a.C., essa expertise subaquática se expandiu para a indústria de salvamento, que já se apresentava bem-organizada nos principais portos do Mediterrâneo Oriental. Nessa época, os valores escalonados e fixados por lei, correlacionados ao risco, esforço e profundidade do trabalho realizado pelos mergulhadores, indicavam o reconhecimento da complexidade e importância dessas operações (United States, 2018).

Atualmente, os mergulhadores militares permanecem como elementos essenciais nas FFAA de inúmeros países, desempenhando missões de busca e salvamento, desativação de minas submarinas, contraterrorismo e operações especiais. A continuidade desse papel crucial ao longo dos séculos demonstra como a disciplina, o profissionalismo e a expertise desses militares continuam a ser fundamentais para a segurança e defesa das nações. Esse legado histórico de sucesso demonstra a importância de explorar, neste capítulo, o papel dos mergulhadores militares em OI no combate ao crime organizado.

O Curso Especial de Mergulho da MB possui duração de 38 semanas, com carga horária total de 1.330 horas. O objetivo é preparar o militar para operar equipamentos de mergulho autônomo, equipamentos dependentes, equipamentos de corte e solda submarina, e explosivos. Além disso, o curso capacita o militar para realizar salvamento de navios e submarinos, socorro, reflutuação, entre outras atividades relacionadas às OpMG (Brasil, 2022a).

O aluno do Curso de Mergulho é preparado para realizar diversos tipos de trabalhos subaquáticos. Ao término de cada módulo, os alunos são submetidos a avaliações teóricas e práticas, incluindo exercícios noturnos, com o objetivo de comprovar

o conhecimento adquirido. Com sua sólida formação moral, compromisso com a instituição e disciplina, os mergulhadores militares da MB estão plenamente cientes de sua responsabilidade perante a sociedade e preparados para contribuir com a segurança e a soberania do País. Até o presente momento, não há indícios de envolvimento de mergulhadores militares de carreira das FFAA com facções criminosas, o que reforça sua importância nas operações de repressão ao tráfico de drogas.

É importante destacar que estão em andamento investigações conduzidas pelo Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado (GAECO), por meio da Operação *Fish*, sobre o possível envolvimento de policiais militares com o tráfico de drogas. Esses policiais estariam realizando mergulhos para a colocação de drogas no casco de NM (G1 PR, 2022).

Esse cenário evidencia, ainda mais, a importância do emprego dos mergulhadores da MB. A atuação desses profissionais vem sendo fundamental para interceptar o fluxo ilegal de entorpecentes, proteger a sociedade brasileira dos perigos do narcotráfico e fortalecer a segurança nos portos do país.

Assim, para dar continuidade a essas operações de maneira segura e eficiente, torna-se de suma relevância analisar a totalidade das buscas subaquáticas e como elas estão sendo conduzidas, garantindo que a resposta ao crime organizado continue a evoluir diante dos novos desafios.

4.2 COORDENAÇÃO E EXECUÇÃO DAS OPERAÇÕES DE MERGULHO NAS OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS

O Porto de Santos (SP) e o Porto de Rio Grande (RS) fazem parte, respectivamente, da área de jurisdição do Comando do 8º Distrito Naval (Com8ºDN) e do Comando do 5º Distrito Naval (Com5ºDN), e suas Organizações Militares (OM) subordinadas.

Devido à existência de militares qualificados para a realização de buscas subaquáticas em ambos os Distritos Navais (DN), a MB tem fornecido suporte à RFB e à PF, empregando seus navios e pessoal, notadamente equipes de mergulho, na repressão ao tráfico internacional de drogas.

Observa-se que cada porto se encontra sob a jurisdição de um DN distinto, com coordenações e, conseqüentemente, métodos operacionais diferentes, refletindo as particularidades e características específicas de cada localidade. Assim, pretende-se

verificar e analisar os procedimentos implementados para a realização das OpMG dentro das OI em cada um dos portos abarcados pelo presente estudo.

4.2.1 Operações Interagências no Porto de Santos

Conforme relatado pelo Entrevistado 1, as operações realizadas no Porto de Santos iniciaram-se em 12 de fevereiro de 2020. Naquela ocasião, a PF e a RFB requisitaram o apoio de mergulhadores militares do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste (ComGptPatNavSSE), com o propósito de efetuar uma inspeção subaquática no NM porta-contêineres MSC AGRIGENTO, que se encontrava ancorado na área do porto e supostamente transportava substâncias ilícitas escondidas no casco¹².

É relevante destacar que o referido NM, com bandeira do Panamá, possuía 300,02 metros de comprimento, 48,34 metros de largura e 13 metros de calado¹³. A tripulação do navio era composta exclusivamente por estrangeiros, que se comunicavam apenas em inglês, não dominando a língua portuguesa.

De acordo com o Entrevistado 1, o Supervisor de Mergulho, que era responsável por coordenar os procedimentos a serem executados, analisou os riscos decorrentes das características peculiares do NM e os perigos associados ao trabalho a ser realizado. Verificou qual seria o material necessário para a inspeção subaquática e concluiu que a OpMG poderia ser efetuada empregando a técnica de Mergulho Autônomo de Circuito Aberto (MAUT), considerada a mais adequada para a execução do trabalho.

O MAUT é uma técnica em que o mergulhador opera de forma independente, geralmente sem comunicação com a equipe na superfície, podendo ser utilizada uma linha de vida¹⁴ para essa finalidade. Essa técnica proporciona excelente mobilidade e requer uma estrutura mínima de apoio (Brasil, 2024a).

Naquela ocasião, o Grupo de Mergulho (GruMG) utilizou um *checklist* empregado para a realização de mergulhos em navios da MB, tomando como referência o roteiro de planejamento de OpMG constante nas Normas para a Atividade Especial

¹² Entrevista de pesquisa concedida em 26 de junho de 2024 (APÊNDICE A).

¹³ Calado: é a distância vertical entre a superfície da água e a parte mais baixa do navio naquele ponto (Fonseca, 2002, p. 67).

¹⁴ Linha de vida: é o cabo de segurança, com sistema de desengate rápido, a ser fixado ao mergulhador, de modo a mantê-lo conectado à superfície (Brasil, 2020a, p. 13).

de Mergulho (Brasil, 2010). No entanto, esse documento estava em português e não abordava todas as verificações de segurança necessárias para a realização do mergulho, conforme mencionado pelo Entrevistado 1.

De acordo com o contido nas Normas de Emprego das Técnicas de Mergulho na Marinha do Brasil (Brasil, 2024a), as OpMG devem ser precedidas de um planejamento minucioso e pormenorizado, elaborado pelo mergulhador mais antigo, e formalizado em um documento que deverá ser do conhecimento de todos os membros da EqMG. Este planejamento é essencial para garantir a segurança, a eficiência e a coordenação de todos os envolvidos na operação.

O Supervisor de Mergulho, militar mais antigo do GruMG, foi responsável por planejar a operação e assegurar o cumprimento do *checklist* de procedimentos de segurança que deveriam ser adotados pelo navio para o início do mergulho. É importante destacar que o militar não dominava o idioma inglês e o documento utilizado estava em português, o que dificultou significativamente a prontificação dos requisitos de segurança necessários para a execução do mergulho.

Conforme relatado pelo Entrevistado 1, o GruMG era composto por quatro mergulhadores e uma embarcação de casco semirrígido grande, contando com o apoio de uma lancha blindada da RFB, responsável pela segurança do perímetro. Esse mergulho foi realizado por uma dupla de mergulhadores conectados por um cabo de ligação¹⁵, e um dos mergulhadores tinha fixado ao seu colete salva-vidas, próprio para mergulho, uma linha de vida, utilizada para reforçar a segurança e manter comunicação constante com a superfície, por meio de Sinais Padrão de Mergulho¹⁶.

Cabe reforçar que as buscas subaquáticas realizadas nesses navios são classificadas como condição perigosa, devido à proximidade com ralos de aspiração e descargas submersas, visibilidade da água inferior a dois metros e correntes marítimas superior a um nó¹⁷ (Brasil, 2020a).

De acordo com o Entrevistado 1, os mergulhadores inspecionaram ambos os bordos da embarcação, mais precisamente os compartimentos do casco do navio conhecidos como *sea chests* ou caixa de mar, localizados a uma profundidade média de

¹⁵ Cabo de ligação: cabo com comprimento máximo de 3 metros, utilizado para manter dois mergulhadores ligados em condições de baixa visibilidade ou à noite (Brasil, 2007, p. 18).

¹⁶ Sinais Padrão de Mergulho: são as principais formas de comunicação entre o mergulhador e a superfície realizados por meio de sequência de “puxões” na linha de vida (Brasil, 2007, p. 32).

¹⁷ Nó é uma unidade de medida de velocidade equivalente a uma milha náutica por hora, ou seja, 1.852 km/h (Fonseca, 2019).

dez metros. Foram encontrados cinco volumes escondidos em um dos bordos. Os mergulhadores desparafusaram as grades desses compartimentos, acessaram seu interior e removeram todo o material ilícito. O tempo total de mergulho foi de aproximadamente duas horas e 30 minutos.

Os Agentes da PF conduziram a análise do material apreendido, cujos resultados confirmaram a natureza ilícita do achado: 134 kg de cocaína, configurando um contrabando de considerável magnitude. Essa foi a primeira OI que envolveu EqMG da MB. A operação destacou o profissionalismo dos envolvidos e resultou em vários mergulhos subsequentes, após a descoberta desse novo *modus operandi* praticado pelas ORCRIM responsáveis pelo tráfico de drogas.

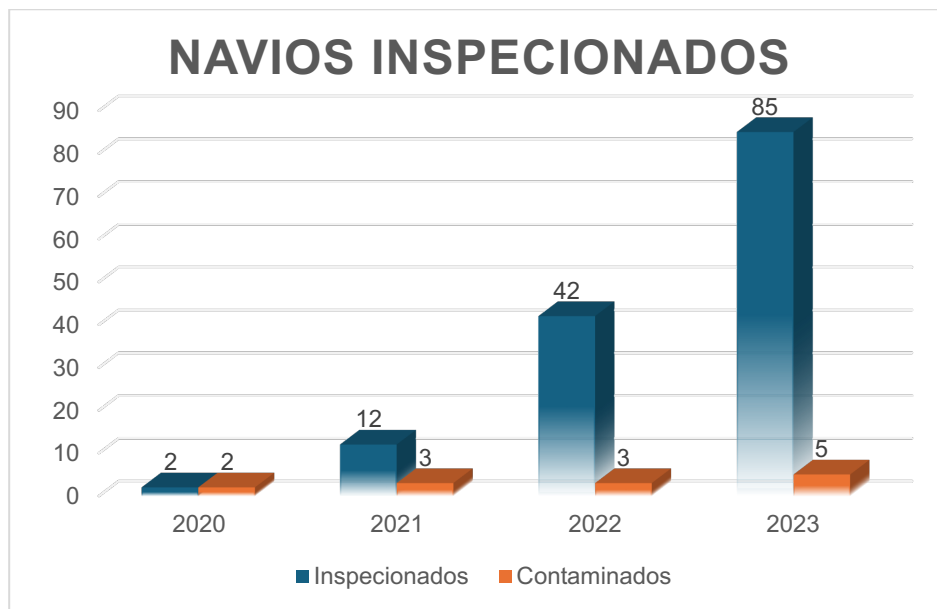
Com o intuito de analisar a evolução dos procedimentos operacionais e de segurança dos mergulhos ao longo de quatro anos de OI, foi identificada a OpMG de maior relevância ocorrida no ano de 2023. Essa operação, executada em 13 de abril, no NM graneleiro LADY DORIS, resultou na apreensão de 16 volumes de material ilícito, localizados nas caixas de mar dos dois bordos da embarcação. De acordo com os Policiais Federais do NEPOM de Santos, o material apreendido apresentava características de cocaína, pesando aproximadamente 780 kg (Brasil, 2023e).

Conforme relato do Entrevistado 1, nesta operação, o Supervisor de Mergulho foi acompanhado por outro mergulhador militar, fluente em inglês, na verificação dos procedimentos de segurança que o navio deve observar para realização do mergulho, o que facilitou a comunicação com os tripulantes. Adicionalmente, dois Agentes armados da PF foram responsáveis pela segurança dos militares. O *checklist*, conforme ANEXO A, redigido em inglês, incluía novas verificações, como sistemas de corrente impressa – *Marine Growth Prevention System (MGPS)*¹⁸, *Impressed Current Anti-Fouling (ICAF)* e *Impressed Current Cathodic Protection (ICCP)* – que podem causar choques elétricos nos mergulhadores. Esses procedimentos elevaram a segurança dos mergulhadores. Foi mencionado também que todos os pontos suscetíveis à ocultação de substâncias ilícitas estavam sendo inspecionados, e que os militares que realizaram a inspeção subaquática estavam utilizando capacetes e suspensórios para fixação da linha de vida, proporcionando maior proteção física aos profissionais.

¹⁸ Marine Growth Prevention System (MGPS) significa um sistema antiincrustante usado para a prevenção de acúmulo de bioincrustação em sistemas internos de resfriamento de água do mar e caixas de mar (International Maritime Organization, 2011).

Foi possível constatar que ocorreram atualizações significativas na condução das OpMG, refletindo o aumento da frequência com que elas vêm sendo realizadas. Isso resultou na adoção de novos procedimentos e no aprimoramento profissional de todos os envolvidos. Esse fato pode ser comprovado pelo relatório apresentado pela EqMG, conforme ANEXO B, no qual demonstra que, entre os anos de 2020 e 2023, foram realizados um total de 141 mergulhos, sendo 85 apenas no ano de 2023, conforme mostrado no Gráfico 3. Esse número representa um aumento de mais de 100% em relação ao total de mergulhos realizados no ano anterior. Além disso, essas OI interceptaram um total de 2.881,45 kg de cocaína, dos quais 1.689,61 kg foram apreendidos apenas no último ano, evidenciando um aumento significativo nas apreensões de drogas nos cascos dos navios.

Gráfico 3 – Navios inspecionados pelo GruMG do ComGptPatNavSSE



Fonte: Relatório da Seção de Mergulho do ComGptPatNavSSE (ANEXO B)

A relevância desses dados motivou o Núcleo de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo, utilizando informações da Alfândega de Santos (SP), a conduzir uma pesquisa sobre o aumento da participação do tráfico realizado nos cascos de navios, em comparação com outros métodos. Em 2020, a proporção do ilícito encontrado em cascos de NM correspondia a 2,3% do total de apreensões, e, até agosto de 2023, esse percentual havia aumentado para 13,5% (RE, 2024a).

Nesse contexto, Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos, mencionou que "atualmente, a principal tática utilizada pelos traficantes é a

fixação da droga no casco das embarcações" destinadas à Europa e África. Embora essa técnica não represente o maior volume de apreensões, o uso de caixas de mar, que permite o transporte de uma quantidade menor de quilos por vez, tem se destacado em comparação com métodos mais tradicionais, como a camuflagem de pacotes entre grãos em contêineres (RE, 2024b).

4.2.2 Operações Interagências no Porto de Rio Grande

As OI com emprego de mergulhadores no Porto de Rio Grande tiveram início em 30 de maio de 2021. Conforme relatado pelo Entrevistado 2, na ocasião, a PF havia recebido informações de inteligência de uma organização policial internacional, indicando que o NM graneleiro TS JASMINE, que estava atracado, poderia ter sido alvo de ORCRIM e estaria transportando drogas em seu interior. Diante dessas informações, a PF solicitou apoio da MB para realização de uma inspeção subaquática no casco do navio, utilizando mergulhadores militares¹⁹.

Aquela operação contou com o apoio dos mergulhadores do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul (ComGptPatNavS), duas embarcações, e militares da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul (CPRS), além do Oficial de Inteligência Marítima do Com5ºDN. O Supervisor de Mergulho foi responsável por planejar a inspeção subaquática e obter informações pertinentes ao navio, principalmente o plano de fundo, para identificar a posição das caixas de mar.

De acordo com o relatado pelo Entrevistado 2, à semelhança do ocorrido no Porto de Santos, a tripulação do NM comunicava-se exclusivamente em inglês. No entanto, essa OI contou com o apoio do *Port State Control* da CPRS, oficial que possui amplo conhecimento sobre os navios e é fluente naquele idioma. Este militar desempenha a função de Controle do Estado do Porto, sendo responsável por fiscalizar o cumprimento das legislações relativas à segurança das embarcações de bandeira estrangeira que atracam nos portos brasileiros, garantindo a conformidade com as prescrições das Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil (Brasil, 2023a).

O Entrevistado 2 mencionou também que a segurança do pessoal e do perímetro foi desempenhada pelos Agentes do NEPOM, utilizando uma lancha da PF e mantendo policiais na área do cais do porto. Em relação ao NM, um Auditor da RFB

¹⁹ Entrevista de pesquisa concedida em 25 de junho de 2024 (APÊNDICE B).

acompanhou os militares, tanto no acesso, quanto na permanência a bordo. A inspeção subaquática foi realizada utilizando a técnica de MAUT. Empregou-se o mesmo *checklist* utilizado pela EqMG de Santos, contudo, conforme mencionado pelo Entrevistado 2, o documento já se encontrava traduzido para o inglês.

O Supervisor de Mergulho foi encarregado de planejar o mergulho, no entanto, a verificação do cumprimento dos procedimentos de segurança no navio foi conduzida pelo Oficial de Inteligência Marítima, em colaboração com o *Port State Control* da Capitania. O GruMG era formado por cinco mergulhadores, e a operação foi executada por uma dupla que permanecia conectada por um cabo de ligação. Um dos mergulhadores tinha, fixo ao seu colete salva-vidas, próprio para mergulho, uma linha de vida, empregada para reforçar a segurança e manter comunicação contínua com a superfície, por meio de Sinais Padrão de Mergulho.

Conforme relatado pelo Entrevistado 2, a temperatura da água no local era muito baixa e a corrente marítima era forte, o que dificultava a realização dos mergulhos. Os mergulhadores realizaram inspeções em ambos os bordos da embarcação, focando especificamente nas caixas de mar, situadas a uma profundidade aproximada de dez metros. Não foram encontrados quaisquer materiais ilícitos nesses locais. O tempo total de mergulho foi de aproximadamente três horas.

Com o objetivo de avaliar possíveis alterações nos procedimentos operacionais e de segurança do mergulho, o presente trabalho identificou, como a OpMG de maior relevância no Porto de Rio Grande, a inspeção subaquática efetuada no casco do NM graneleiro PEARL ETERNITY, em 29 de março de 2023, que culminou com a apreensão de 206 kg de cocaína. A droga estava acondicionada em cinco bolsas, contendo rastreadores em cada uma delas, meticulosamente embaladas e ocultadas nas caixas de mar do navio. O destino da embarcação era o Porto de Setúbal, em Portugal (Brasil, 2023d).

O Entrevistado 2 relatou que, naquela operação, além do Oficial de Inteligência Marítima e do *Port State Control*, o Supervisor de Mergulho e os mergulhadores designados para executar a inspeção do casco embarcaram previamente no NM para analisar o plano de fundo e observar os procedimentos de segurança executados pelo navio. Também foi mencionado que a busca subaquática foi realizada por um único mergulhador, em vez de uma dupla, devido à forte correnteza do local. Contudo, para

a retirada dos materiais ilícitos, foi empregada uma dupla de mergulhadores, que utilizavam capacetes de *rafting*²⁰ para proteção da cabeça.

Conforme relatório do GruMG do ComGptPatNavS, ANEXO C, no período de 2021 a 2023, foram apreendidos, por meio dessa modalidade de OI, um total de 342 kg de cocaína, com 21 navios inspecionados durante esse intervalo. Essas operações, realizadas com o apoio dos mergulhadores da MB, foram fundamentais para que a PF pudesse deflagrar, em abril de 2024, a Operação Escafandria – nome escolhido em referência ao método utilizado pelo grupo para ocultar drogas nos navios – que tinha como objetivo desarticular uma organização criminosa especializada no tráfico internacional de drogas por via marítima, operando por meio do Porto de Rio Grande (Brasil, 2024b).

De acordo com a PF, a operação contou com a cooperação da *Europol* e da polícia alemã, resultando na prisão de nove pessoas no Brasil e uma na Alemanha. O grupo era especializado em enviar drogas nas caixas de mar dos navios para outros países (Brasil, 2024b). É importante destacar que a investigação teve início em 2022, após instauração de inquérito, em decorrência de mergulhadores da MB terem encontrado 136 kg de cocaína nas caixas de mar do NM GOLDEN AMBER, que estava atracado no porto de Rio Grande, fato que reforça a importância dessa modalidade de OI (Brasil, 2022c).

Nesse contexto, o desfecho da Operação Escafandria evidenciou a relevância das OpMG no enfrentamento ao tráfico internacional de drogas, atuando como um marco inicial para uma investigação que transcendeu as fronteiras nacionais e contribuiu de maneira decisiva para o desmantelamento de redes criminosas que operam em escala global.

Portanto, a colaboração entre a MB e as agências de segurança, tanto nacionais quanto internacionais, configura-se como um pilar fundamental para o sucesso das OI, especialmente no que se refere ao emprego dos mergulhadores. A manutenção e o aprimoramento contínuo dessas parcerias são essenciais para assegurar que o país esteja preparado para enfrentar os desafios cada vez mais complexos impostos pelo crime organizado no cenário contemporâneo.

²⁰ Capacete tipo *rafting* projetado especificamente para atividades aquáticas, confeccionado para fornecer proteção contra impactos na cabeça decorrentes de colisões.

5 CONCLUSÃO

Ao longo desta pesquisa, foram analisadas as OI que envolvem a colaboração entre a RFB, a PF e a MB, com o apoio das equipes de mergulhadores da Marinha. Essas operações visam coibir o tráfico internacional de entorpecentes ocultos nos cascos de embarcações atracadas ou fundeadas nos portos de Santos (SP) e Rio Grande (RS). A sinergia entre essas instituições, aliada à expertise dos mergulhadores, tem se mostrado fundamental para a eficácia das ações de repressão ao narcotráfico.

Observou-se que o Brasil por possuir uma vasta extensão territorial e fazer fronteira com alguns dos principais produtores de cocaína do mundo, tornou-se um corredor estratégico para as ORCRIM, que o utilizam como plataforma de distribuição para o mercado global. Essas organizações têm feito uso intensivo do modal marítimo para o transporte de grandes volumes de drogas a partir de portos e terminais brasileiros. Sob essa perspectiva, os portos de Santos e Rio Grande se destacam por sua importância estratégica no comércio marítimo internacional do Brasil, sendo fundamentais para a economia nacional ao movimentar grandes volumes de navios e cargas destinadas a diversos continentes. Entretanto, essa relevância também os torna alvos preferenciais para atividades ilícitas das ORCRIM.

A pesquisa mostrou que, devido à importância estratégica desses portos, o PCC e o CV uniram forças para utilizar, especialmente o Porto de Santos, como um centro logístico para o tráfico internacional de drogas, aproveitando o modal marítimo como a principal via de ligação com outros países. A descoberta de drogas ocultas nas estruturas dos cascos dos navios levou a PF e a RFB a solicitarem o apoio da MB para combater essa nova modalidade de tráfico. Esse esforço conjunto resultou na realização de OI, nas quais os mergulhadores da Marinha, ao realizarem inspeções subaquáticas nas embarcações, têm sido fundamentais para a interceptação de substâncias ilícitas em locais de difícil acesso. Essas operações destacam a importância de ações coordenadas e integradas no enfrentamento de ameaças complexas à segurança nacional, que fortalecem a capacidade de resposta do Estado e ressaltam a necessidade contínua de aprimorar as táticas de combate ao tráfico internacional de drogas.

O estudo detalhou as complexidades envolvidas na coordenação e execução das buscas subaquáticas, além de proporcionar uma compreensão das técnicas e dos

desafios enfrentados pelos mergulhadores militares, cuja expertise resultou em apreensões significativas, como as mais de três toneladas de cocaína interceptadas entre 2020 e 2023. A desarticulação de uma organização criminosa especializada reforça o impacto positivo dessas operações no combate ao tráfico de drogas nos portos brasileiros.

As OpMG enfrentaram desafios significativos devido às condições específicas dos navios e à comunicação limitada com tripulações estrangeiras. A necessidade de uma preparação meticulosa e a adaptação dos protocolos operacionais, como a tradução de documentos e a introdução de novos procedimentos de segurança, foram essenciais para o sucesso dessas missões.

Verificou-se que há variações nos procedimentos adotados para a realização das OpMG nos portos analisados, desde a fase de coordenação até a execução do mergulho propriamente dito. Constatou-se que, ao longo das operações, esses procedimentos foram continuamente aprimorados, com o fortalecimento da cooperação entre a RFB, a PF e a MB. Além disso, houve a inclusão de novos equipamentos, como capacetes e suspensórios, a inspeção de outros pontos suscetíveis à ocultação de materiais ilícitos e, principalmente, a atualização do roteiro de planejamento utilizado pelos Supervisores de Mergulho. Esse documento, denominado *checklist*, foi enriquecido com informações essenciais para a segurança do mergulho, adquiridas pela experiência dos GruMG do ComGptPatNavSSE e do ComGptPatNavS. Essas melhorias proporcionaram o aprimoramento das OpMG, contribuindo significativamente para a segurança dos mergulhadores, além de elevar a eficiência e a eficácia dessas operações, respondendo, assim, à questão de pesquisa.

Nesse diapasão, o emprego dos mergulhadores da MB demonstrou ser fundamental na repressão ao tráfico transnacional de drogas nos cascos de NM, além de fortalecer a imagem institucional da MB perante a sociedade. O combate ao tráfico internacional de drogas traz benefícios expressivos, incluindo o fortalecimento da segurança pública, a proteção da saúde, o reforço da justiça e o estímulo ao desenvolvimento econômico. Assim, a atuação das EqMG da MB nas OI se destaca como um recurso estratégico de grande relevância para o Estado, no intuito de promover a segurança marítima nas AJB, especialmente enquanto o crime organizado continuar utilizando os portos brasileiros para perpetrar suas atividades ilícitas.

Por fim, considerando as limitações deste estudo e a complexidade inerente ao tema abordado, espera-se que pesquisas futuras sejam conduzidas para ampliar a

compreensão acerca das OpMG no âmbito das OI. Estudos complementares poderão explorar de maneira mais aprofundada as limitações, desafios e necessidades dessas operações, oferecendo uma análise mais abrangente e detalhada, contribuindo assim para o avanço do conhecimento.

REFERÊNCIAS

ABREU, Allan de. **Cocaína: a rota caipira** - o narcotráfico no principal corredor de drogas do Brasil. Rio de Janeiro: Editora Record, 2017.

ALVITO, Marcos. **As cores de Acari: uma favela carioca, 1994-1999**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

ANTAQ, **Painel de Instalações Privadas**. Brasília, DF, 2024. Disponível em: <<https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=5944b812-2cbd-4680-a7b6-004d0ce476dc&sheet=05d6dc11-6d7d-4bda-8142-fbd3a0ee3904&theme=classic&opt=cursel%2Cctxmenu.%20Acesso%20em%2017%20abr.%202024>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BASSALOBRE, Josete Netto. **História do Porto de Santos**. Santos, SP, [20--?]. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/historia-2/>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BELIATO, Araceli Martins; ESPUNY, Herbert Gonçalves. **Inteligência e Contrainteligência: Reflexões e Desafios na Atualidade**. 1. ed. São Paulo: Mizuno, 2022.

BRASIL. Centro de Instrução e Adestramento Almirante Átilla Monteiro Aché. CIAMA - 201: **Manual de Mergulho a Ar**. Niterói, RJ, 2007.

BRASIL. Comando da Força de Submarinos. ComForS-263: **Normas para a Atividade Especial de Mergulho**. Niterói, RJ, 2010.

BRASIL. Comando da Força de Submarinos. ComForS-660: **Normas de Emprego das Técnicas de Mergulho na Marinha do Brasil**. Niterói, RJ, 2024a.

BRASIL. Comando de Operações Navais. ComOpNav-702: **Normas para a Atividade Especial de Mergulho**. Rio de Janeiro, RJ, 2020a.

BRASIL. Comando de Operações Navais. COMOPNAVINST N° 31-22A: **Segurança Marítima**. Rio de Janeiro, RJ, 2020b.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 191-A, p. 1, 5 out. 1988. Legislação Informatizada – Constituição de 1988 – Publicação Original. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 9.861, de 25 de junho de 2019**. Dispõe sobre a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e sobre as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF. 26 jun. 2019. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d9861.htm> Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 7.496, de 8 de junho de 2011.** Institui o Programa Estratégico de Fronteiras. **Diário Oficial da União:** Brasília, DF, 09 jun. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/d7496.htm> Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Diretoria de Ensino da Marinha. **Currículo do Curso Especial de Escafandria para Oficiais.** Rio de Janeiro, RJ, 2022a.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM-301/DPC: **Normas da Autoridade Marítima para atividades de Inspeção Naval.** Rio de Janeiro, RJ, 2023a. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-301.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040).** Brasília, DF, 2020c. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Lei Complementar n. 97, de 9 de junho de 1999a. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União:** Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. 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, 5 jan. 1993. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/////LEIS/L8617.htm>. Acesso em: 21 ago.2024.

BRASIL. Lei n. 12.850, de 2 de agosto de 2013. Define organização criminosa e dispõe sobre a investigação criminal, os meios de obtenção da prova, infrações penais correlatas e o procedimento criminal; altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); revoga a Lei nº 9.034, de 3 de maio de 1995; e dá outras providências. **Diário Oficial da União:** Brasília, 5 ago. 2013. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12850.htm>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Ação da Marinha e da PF apreende 3,6 toneladas de cocaína na costa de Pernambuco.** Brasília. 2023b. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/acao-da-marinha-e-da-pf-apreende-3-6-toneladas-de-cocaina-na-costa-de-pernambuco#:~:text=Uma%20ação%20interagências%20entre%20a,cocaína%20realizada%20no%20mar%20brasileiro>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **SisGAAz: Proteção e Monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras.** Brasília. 2021. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protacao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>>. Acesso em: 25 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Histórico da Operação Ágata**. [s. l.] 2023c. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/exercicios-e-operacoes/operacoes-conjuntas/operacao-agata-1/arquivos/relatorio-resumo-e-resultados-operacao-agata.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF, 2020d. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. MD33-M-12: **Operações Interagências**. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2017.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa (PND) e Estratégia Nacional de Defesa (END)**. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2020e. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/pnd_end_congresso_.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça. Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. CONPORTOS. **Plano Nacional de Segurança Pública Portuária**. Brasília. 2002. Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/seguranca-portuaria/planonacionalPNSPPjustiapontogov.pdf>> Acesso em: 7 set. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Departamento de Polícia Federal. **Instrução Normativa nº 002, de 5 de agosto de 1999b**. Disciplina a Organização e o funcionamento das atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM) estabelece competências e dá outras providências. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/legislacao/instru-normativa/inst_norm2.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça de São Paulo. **Plano Estratégico da Polícia Federal**. São Paulo, 2022b. Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/planejamento-estrategico-1/planejamento-estrategico-2022-2023/AnexoIIPlanoEstratgicodaPolciaFederal20222023.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **PF deflagra ação contra o tráfico internacional de drogas por meio do Porto de Rio Grande**. Brasília, 16 abr. 2024b. Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2024/04/pf-deflagra-acao-contra-o-trafico-internacional-de-drogas-por-meio-do-porto-de-rio-grande>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Polícia Federal apreende cocaína escondida em casco de navio no porto de Rio Grande**. Brasília. 2023d. <<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2023/03/policia-federal-apreende-cocaina-escondida-em-casco-de-navio-no-porto-de-rio-grande-rs>>. Acesso em: 25 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Polícia Federal apreende cocaína em navio atracado no Porto de Rio Grande**. Brasília, 30 jun. 2022c. Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2022/05/policia-federal-apreende-cocaina-em-navio-atracado-no-porto-de-rio-grande>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Polícia Federal e Marinha do Brasil realizam apreensão de drogas no Porto Santos**. Brasília. 2023e. Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2023/04/policia-federal-e-marinha-do-brasil-realizam-apreensao-de-drogas-no-porto-santos>>. Acesso em: 25 ago. 2024.

BRIGATI, Maria Sole. RiskIntelligence. **Rip-on/rip-off modus operandi - What is the impact for the shipping industry?** [s. l.] 2023. Disponível em: <<https://www.riskintelligence.eu/analyst-briefings/rip-on-rip-off-modus-operandi-what-is-the-impact-for-the-shipping-industry>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

CARONE, Carlos; PINHEIRO, Mirelle. **Cargueiros do pó: a rota marítima do tráfico de cocaína do Brasil à Europa**. Metrópoles, [s. l.], 2023. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/materias-especiais/a-rota-maritima-do-traffic-de-cocaina-do-brasil-a-europa>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

DESCARTES. **Porto de Santos é destaque no Comércio Internacional, de acordo com relatório da Descartes**. [s. l.], 12 mai. 2023. Disponível em: <<https://www.descartes.com/br/resources/news/porto-de-santos-e-destaque-no-comercio-internacional-de-acordo-com-relatorio-da-0>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

EMBRAPA. Sistema de Inteligência Territorial Estratégica da Macrologística Agropecuária brasileira. **Porto do Rio Grande**. Brasília, 2020. Disponível em: <https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_rio-grande>. Acesso em: 21 ago. 2024.

FELTRAN, Gabriel de Santis; VILARDAGA, José Guilherme Cantor Magnani; LAVIERI, Sérgio. **Igreja e facção: uma etnografia da facção PCC**. São Paulo: Boitempo, 2018.

FONSECA, Maurílio M. **Arte Naval**: 6.ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.

FONSECA, Maurílio M. **Arte Naval**: 8.ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2019.

G1 PR, **Operação Fish**: Gaeco denuncia seis policiais por tráfico de drogas e posse ilegal de armas. G1 Paraná, 06 dez. 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2022/12/06/operacao-fish-gaeco-denuncia-seis-policiais-por-traffic-de-drogas-e-posse-ilegal-de-armas.ghtml>>. Acesso em: 23 ago. 2024.

IBGE. **Censo Demográfico 2022: Resultados Preliminares**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2023. Disponível

em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/?utm_source=ibge&utm_medium=home&utm_campaign%09=portal>. Acesso em: 23 ago. 2024.

INSIGHT CRIME. **The Rise of the PCC: How South America's Most Powerful Prison Gang is Spreading in Brazil and Beyond.** Insight Crime, 2020. Disponível em: <https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2020/12/InSight-Crime_The-Rise-of-the-PCC-1.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2024.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution MEPC.207(62), adopted on 15 July 2011:** 2011 guidelines for the control and management of ships' biofouling to minimize the transfer of invasive aquatic species. Londres: IMO, 2011. Disponível em: <[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.207\(62\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.207(62).pdf)> Acesso em: 8 set. 2024.

MAIA, Carlos Rodolfo Fonseca Tigre. **O Estado desorganizado contra o crime organizado:** anotações à Lei Federal nº 9.034/95 (organizações criminosas). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1997.

MANSO, Bruno Paes; DIAS, Camila Nunes. **A guerra: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil.** 1. ed. São Paulo: Todavia, 2018.

METRÓPOLES. **Cargueiros do Pó.** [vídeo]. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=A8mkml3vPN8&list=LL&index=148>>. Publicado em: 7 ago. 2023. Acesso em: 26 ago. 2024.

MINGARDI, Guaracy. **O Estado e o Crime Organizado.** São Paulo: IBCCrim, 1998.

NAÇÕES UNIDAS, **ONU News Perspectiva Global Reportagens Humanas.** [s.l.] 2023. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2023/01/1807502>. Acesso em: 21 ago. 2024.

PORTO DE SANTOS, Autoridade Portuária. **Mensário Estatístico.** Santos, 2024. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

PORTOS RS, Autoridade Portuária. **Conheça o Porto do Rio Grande.** Rio Grande, 2024. Disponível em: <https://www.portosrs.com.br/site/comunidade_portuaria/rio_grande/conheca_o_porto>. Acesso em: 21 ago. 2024.

PORTOS RS, Autoridade Portuária. **Consulta estatísticas.** Rio Grande, 2024. Disponível em: <https://www.portosrs.com.br/site/comunidade_portuaria/rio_grande/estatisticas>. Acesso em: 21 ago. 2024.

RE, Ítalo Lo, NEV na mídia: Apreensão de droga do PCC em casco de navio triplica em Santos. **O Estadão**, São Paulo, 20 mar. 2024a. Disponível em: <<https://nev.prp.usp.br/noticias/nev-na-midia-o-estado-de-s-paulo-apreensao-de-droga-do-pcc-em-casco-de-navio-triplica-em-santos/>>. Acesso em: 23 ago. 2024.

RE, Ítalo Lo, PCC usa mergulhadores e lanchas para esconder droga em cascos de navios no Porto de Santos. **O Estadão**, São Paulo, 18 mar. 2024b. Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/sao-paulo/pcc-usa-mergulhadores-e-lanchas-para-esconder-droga-em-cascos-de-navio-no-porto-de-santos/>>. Acesso em: 23 ago. 2024.

SÃO PEDRO, Ramires de Almeida. **Facções Criminosas Prisionais, Violência e Criminalidade na semidemocracia Brasileira**. São Paulo: Editora Dialética, 2022.

SEGURANÇA PORTUÁRIA EM FOCO. **Homem suspeito de atuar como mergulhador para o tráfico internacional foi preso com 103 kg de cocaína**.

[s. l.], 13 jul. 2024. Disponível em:

<<http://www.segurancaportuariaemfoco.com.br/2024/07/homem-suspeito-de-atuar-como.html>> Acesso em: 22 ago. 2024.

SENAPPEN. **Relatório de Informações Penais – RELIPEN 2023**. Secretaria Nacional de Políticas Penais, Ministério da Justiça e Segurança Pública, Brasília, 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/senappen/pt-br/assuntos/noticias/senappen-divulga-relipen-do-segundo-semester-de-2023>>. Acesso em: 23 ago. 2024.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. **Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional**. Vienna: UNODC, 2004.

Disponível em: <<https://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/crime/marco-legal.html#:~:text=A%20Convenção%20representa%20um%20passo,enfrentar%20o%20crime%20organizado%20transnacional>>. Acesso em: 21 ago. 2024.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. **Kit de Ferramentas Estratégicas Sobre O Crime Organizado do ONUDC**. Vienna: UNODC, 2021.

Disponível em:

<https://sherloc.unodc.org/cld/uploads/pdf/Strategies/Strategy_Toolkit_PT.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2024.

UNITED STATES. Navy Department. **U.S. Navy Diving Manual: Revision 7, Change A**. Washington, D.C.: Department of the Navy Sea Systems Command, 2018.

APÊNDICE A – Entrevista com o Supervisor de Mergulho do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste

ENTREVISTADO: Suboficial (MG) Alex-Sandro Amorim Bittencourt

FUNÇÃO DO ENTREVISTADO: Supervisor de Mergulho

ENTREVISTADOR: O Autor

DATA DA ENTREVISTA: 26 de junho de 2024

LOCAL: Santos-SP

TEMA: Emprego de mergulhadores em inspeções subaquáticas no Porto de Santos, em apoio as operações interagências

Pergunta 01: Quando começaram as operações de mergulho dentro das Operações Interagências no porto de Santos?

Resposta: Foi no ano de 2020, especificamente em 12 de fevereiro.

Pergunta 02: Como foram feitos os contatos iniciais para solicitação do apoio dos mergulhadores? Qual órgão entrou em contato com a MB?

Resposta: A Receita Federal e a Polícia Federal entraram em contato diretamente com o Comandante do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste solicitando o apoio dos mergulhadores para inspecionar um navio mercante.

Pergunta 03: Qual era a situação do navio? Ele estava atracado ou fundeado?

Resposta: O navio estava fundeado.

Pergunta 04: Quais foram os procedimentos realizados pelo Grupo de mergulho?

Resposta: Quando recebemos a notícia de que precisaríamos mergulhar em um navio mercante em busca de ilícitos, minha primeira preocupação foi com a segurança da equipe. Por ter muitos anos de experiência em mergulho, já havia criado um *checklist* de segurança tomando como referência a ComForS-263. Cada mergulho que realizamos é precedido por esse documento, que, na época, estava em português. Verifiquei o material disponível em nosso paiol de mergulho, necessário para realizar esse mergulho em um navio de grande porte da maneira mais segura possível. Identifiquei que a linha de vida era um item imprescindível, ou seja, necessário para um mergulho desse tipo. Além disso, separamos cabos de ligação e o material de mergulho autônomo. Separamos oito cilindros e utilizamos duas embarcações. Uma embarcação foi uma SR-1000 da Capitania, usada como apoio ao mergulho, e a Receita Federal entrou com sua embarcação para garantir a segurança no local.

Pergunta 05: O Grupo de mergulho era composto por quantos mergulhadores?

Resposta: Uma equipe mínima de quatro mergulhadores.

Pergunta 06: Quem embarcou no navio mercante para solicitar a prontificação dos procedimentos de segurança necessários para início do mergulho?

Resposta: Somente eu, como supervisor de mergulho.

Pergunta 07: Qual era o nome do navio? A tripulação falava português?

Resposta: Navio mercante MSC AGRIGENTO. A tripulação não falava português.

Pergunta 08: Como foi feita a comunicação entre o senhor e a tripulação do navio?

Resposta: Tive muita dificuldade na época, pois não falo inglês. Utilizei meu celular com o Google Tradutor. Escrevia o que queria dizer, traduzia para o inglês e mostrava à tripulação. Pedi para falar com o Comandante e com o Chefe de Máquinas, utilizando o Google Tradutor para facilitar a comunicação.

Pergunta 09: Quanto tempo, em média, demorou essa prontificação, considerando a dificuldade com a língua?

Resposta: Demorou cerca de uma hora e meia, devido à barreira da língua e ao fato de nosso *checklist* estar em português.

Pergunta 10: Quais foram os procedimentos realizados no navio?

Resposta: Cumprimos o nosso *checklist*, embora não fosse o ideal, pois navios mercantes requerem itens adicionais de segurança. Mas os principais estavam no *checklist*, como a parada das aspirações das caixas de mar e o içamento da Bandeira Alfa.

Pergunta 11: Quantos mergulhadores realizaram a inspeção subaquática?

Resposta: Nosso padrão é sempre mergulhar com uma dupla de mergulhadores.

Pergunta 12: Qual técnica e equipamento de mergulho os senhores utilizaram?

Resposta: Utilizamos a técnica de mergulho autônomo.

Pergunta 13: Os mergulhadores possuíam comunicação com a superfície?

Resposta: A comunicação com a superfície era realizada através de sinais padrões, utilizando a linha de vida.

Pergunta 14: Como estava à corrente e à visibilidade durante o mergulho?

Resposta: Nesse mergulho, a correnteza estava fraca, o que não complicou a operação. A visibilidade, por ser em área de fundeio, estava melhor, cerca de dois metros, mas normalmente é menos de um metro de visibilidade.

Pergunta 15: Quais foram os locais inspecionados?

Resposta: Nesse primeiro mergulho, inspecionamos apenas as caixas de mar.

Pergunta 16: Foi encontrado algum ilícito?

Resposta: Os mergulhadores encontram cinco pacotes no interior da caixa de mar.

Pergunta 17: Como foram retirados esses pacotes?

Resposta: A caixa de mar é fixa por porcas sextavadas, então solicitei ao navio uma chave inglesa para remover as porcas e poder abrir a caixa de mar.

Pergunta 18: Quanto tempo durou o trabalho de abrir a caixa de mar, retirar os pacotes, chegar à superfície e fechar a caixa de mar?

Resposta: O trabalho todo durou cerca de duas horas e trinta minutos.

Pergunta 19: Qual era a profundidade média do local de trabalho?

Resposta: As caixas de mar ficam numa profundidade de cerca de 10 metros.

Pergunta 20: O senhor lembra o peso total da droga apreendida?

Resposta: Sim, foram cerca de 134 quilos.

Pergunta 21: Os senhores já realizaram mergulhos noturnos para busca de ilícitos?

Resposta: Sim, já realizamos vários mergulhos noturnos. Inclusive, a nossa maior apreensão foi feita durante a noite.

Pergunta 22: O senhor poderia comentar sobre outro mergulho que considere como o mais relevante para as operações interagências?

Resposta: O mergulho mais relevante foi o que realizamos no ano passado (2023), quando atingimos nossa maior marca em apreensão: 780 quilos retirados de um navio mercante.

Pergunta 23: Qual foi o navio?

Resposta: Era um navio graneleiro chamado LADY DORIS.

Pergunta 24: Onde foram encontrados os volumes de ilícitos?

Resposta: Os volumes foram encontrados nas caixas de mar dos dois bordos. Em um bordo, encontramos dez pacotes grandes, embalados com uma rede preta por fora. No outro bordo, encontramos seis pacotes, embalados com uma rede interna, e a cor do pacote era cinza.

Pergunta 25: Quanto tempo durou toda operação de mergulho?

Resposta: O tempo total de mergulho demorou cerca de três horas.

Pergunta 26: Considerando que se passaram mais de quatro anos desde o início dessas operações, na sua opinião, quais foram as principais melhorias em relação às técnicas e procedimentos de mergulho de uma maneira geral?

Resposta: A primeira melhoria e mais importante foi no nosso *checklist*. Ao longo dos mergulhos, sempre vamos atualizando esse documento, incluindo mais itens de segurança. Acrescentamos, por exemplo, o sistema de corrente impressa ICCP (*Impressed Current Cathodic Protection*), MGPS (*Marine Growth Prevention System*) e ICAF (*Impressed Current Anti-Fouling*). O *checklist* agora está em inglês, o que resolve a maior dificuldade do primeiro mergulho, que era a comunicação. Além disso, melhoramos a segurança dos mergulhadores. No primeiro mergulho, não utilizamos capacete de proteção. Nesse último, já estávamos usando capacete, além do suspensório para prender a linha de vida, não prendendo mais diretamente no colete de mergulho.

Pergunta 27: Qual é a função desse sistema de corrente impressa, e quais cuidados são necessários ao lidar com ele?

Resposta: Se o sistema não for desligado, pode causar choque. O ICCP energiza o casco para evitar a corrosão da chapa. Existem vários pontos de ICCP espalhados pelo casco, e, se estiver ligado e o mergulhador encostar, pode levar uma descarga elétrica. Outro sistema, o MGPS ou ICAF, também utiliza corrente impressa, normalmente localizado dentro da caixa de mar ou do pré-filtro. Se estiver dentro da caixa de mar, ele energiza a água, prevenindo incrustações nas tubulações. Portanto,

é essencial desligar esses sistemas para evitar que o mergulhador sofra uma descarga elétrica.

Pergunta 28: Como está o relacionamento entre o grupo de mergulho, Polícia Federal e Receita Federal?

Resposta: Como já inspecionamos 257 navios mercantes e realizamos várias apreensões desde fevereiro de 2020, o relacionamento está em um padrão muito bom, estamos aprendendo muito juntos.

Pergunta 29: Esses órgãos possuem mergulhadores que realizem operações com os senhores?

Resposta: No Porto de Santos, não há mergulhadores da Polícia Federal ou da Receita Federal, apenas mergulhadores da Marinha. No Porto de Paranaguá, há um mergulhador da Polícia Federal, com quem também realizamos operações conjuntas.

Pergunta 30: O senhor tem algo a acrescentar que possa aprimorar esse tipo de operação?

Resposta: Entendo que estamos em um padrão de excelência, tanto nas interações quanto no que fazemos aqui. É sempre importante ter uma embarcação de apoio ao mergulho e uma de segurança do perímetro. Nem sempre o apoio ao mergulho é feito pela Marinha; na apreensão de 780 quilos, por exemplo, tanto o apoio ao mergulho quanto a segurança do perímetro foram realizados por embarcações da Polícia Federal. É essencial ter uma embarcação de segurança do perímetro para impedir que traficantes tentem resgatar o material. Além disso, é importante que quem subir ao navio saiba falar inglês e que haja pelo menos dois agentes ou militares armados para garantir a segurança.

Pergunta 31: O senhor teria mais alguma consideração?

Resposta: Gostaria de pontuar algumas evoluções. O primeiro ponto é o nosso *checklist*, agora em inglês, que estamos constantemente aprimorando. O segundo ponto é a necessidade de cumprir os itens constantes da lista de material, o que é crucial. E o terceiro ponto é a importância de sempre ter duas embarcações, uma para apoio ao mergulho e outra para segurança do perímetro, para evitar resgates de ilícitos por parte dos traficantes. Além disso, a embarcação de apoio ao mergulho deve ter dois militares armados para garantir a segurança durante a abordagem ao navio, e a embarcação de segurança do perímetro deve ter, no mínimo, um agente ou militar armado com arma longa.

APÊNDICE B – Entrevista com o Supervisor de Mergulho do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul

ENTREVISTADO: Suboficial (MG) Sérgio Luís Ferreira de Almeida

FUNÇÃO DO ENTREVISTADO: Supervisor de Mergulho

ENTREVISTADOR: O Autor

DATA DA ENTREVISTA: 25 de julho de 2024

LOCAL: Rio Grande-RS

TEMA: Emprego de mergulhadores em inspeções subaquáticas no Porto de Rio Grande, em apoio as operações interagências

Pergunta 01: Quando começaram as operações de mergulho dentro das Operações Interagências no porto de Rio Grande?

Resposta: As operações começaram no dia 30 de maio de 2021.

Pergunta 02: Como foram feitos esses contatos iniciais? Quem entrou em contato com a Marinha do Brasil?

Resposta: A Polícia Federal entrou em contato com a Marinha através do Oficial de Inteligência Marítima do Comando do 5º Distrito Naval informando que tinham informações de inteligência de uma organização policial de outro país que havia um navio no porto com suspeita de ter drogas no casco, e precisavam do apoio dos mergulhadores da Marinha.

Pergunta 03: Quando o senhor recebeu esse contato, qual foi a sua primeira reação?

Resposta: Após receber o contato, a primeira reação foi reunir informações referentes ao navio mercante, como tipo do navio, plano de fundo, a localização onde ele se encontrava. Depois peguei o *checklist* dos mergulhadores de Santos, porque eles já estavam fazendo mergulhos

Pergunta 04: O senhor lembra qual era o nome do navio e o tipo, e se ele estava atracado ou fundeado?

Resposta: Era o Navio Mercante Graneleiro JASMINE. O navio estava atracado no Porto de Rio Grande.

Pergunta 05: Quais foram os órgãos de segurança pública que participaram da operação na época?

Resposta: Os órgãos públicos que participaram foram a Receita Federal no embarque no navio e a Polícia Federal na segurança do pessoal de mergulho.

Pergunta 06: Quais foram as organizações militares de Rio Grande que participaram da Operação Interagências e da operação de mergulho?

Resposta: Além do próprio Comandante da Inteligência Marítima, que estava junto com a equipe, havia também duas lanchas da Capitania dos Portos, uma para contenção e outra para apoio ao mergulho. Também tivemos o apoio do *Port State Control* da Capitania, devido à interação com os tripulantes da embarcação, que falavam inglês, e pelo conhecimento sobre os navios.

Pergunta 07: O oficial *Port State Control* acompanhou os senhores no navio para verificar os procedimentos para início do mergulho?

Resposta: Afirmativo. Ele fez a tradução das nossas necessidades, porque a tripulação do navio não falava português, somente inglês, e acompanhou todos os procedimentos de desligamento das bombas que ficam internamente do navio, das caixas de mar e analisou o plano de fundo com a gente. Como temos um protocolo de *checklist* para verificação dos navios, ele também nos apoiou para que fosse cumprido esse protocolo.

Pergunta 08: Nesse primeiro mergulho, quem efetivamente embarcou no navio mercante?

Resposta: O *Port State* e o Oficial de Inteligência Marítima do Distrito, que por sinal era mergulhador.

Pergunta 09: Algum servidor da Polícia Federal ou da Receita Federal embarcou no navio junto também?

Resposta: Sim, um agente da Polícia Federal e um da Receita Federal embarcaram também.

Pergunta 10: Em relação à equipe de mergulho, quantos mergulhadores compunham o grupo?

Resposta: Estávamos em cinco: uma dupla de mergulhadores, um mergulhador reserva, um supervisor que ficava na embarcação, e outro supervisor na parte externa, embarcado no navio mercante, para manter o controle e o contato com o navio.

Pergunta 11: Quem ficou responsável pela segurança do perímetro?

Resposta: A Polícia Federal estava com uma lancha nas proximidades do navio e tinham agentes no cais, equipe do NEPOM.

Pergunta 12: Qual técnica e equipamento de mergulho foram empregados?

Resposta: Empregamos o equipamento de mergulho autônomo, o sistema de cilindro. Fizemos o mergulho com linha de vida para manter o contato com o mergulhador, e a comunicação foi feita por toques, sinais padrão de mergulho.

Pergunta 13: Quantos mergulhadores realizaram a inspeção subaquática?

Resposta: Inicialmente, fizemos tentativas com dois mergulhadores. Porém, devido à correnteza forte, à baixa visibilidade e à dificuldade com a linha de vida, optamos por um único mergulhador para facilitar a busca e evitar se enroscar com o outro mergulhador.

Pergunta 14: Quais foram os locais inspecionados no navio?

Resposta: As informações indicavam a possibilidade de drogas estarem nas caixas de mar, conhecidas como *sea chests*. Existem duas caixas de mar em cada bordo desse navio, tanto de bombordo como de boreste.

Pergunta 15: Foram feitos mergulhos nos dois bordos do navio? Quanto tempo durou o mergulho?

Resposta: Afirmativo. Aqui na região, a correnteza é muito forte, então, muitas vezes, precisamos reavaliar a possibilidade de realizar o mergulho no lado externo do navio. Nesse primeiro mergulho, como era a primeira vez da nossa equipe, ele foi bastante demorado, durando cerca de três horas efetivas de mergulho.

Pergunta 16: Quais as peculiaridades do porto de Rio Grande e as maiores dificuldades enfrentadas para esse tipo de mergulho?

Resposta: Frio extremo, temperatura da água muito baixa e os ventos fortes, são as peculiares do Porto de Rio Grande. As principais dificuldades aqui são relacionadas à forte correnteza, devido ao escoamento dos rios para a Lagoa dos Patos. A visibilidade também é muito baixa, em alguns momentos não conseguimos enxergar um palmo à frente.

Pergunta 17: Nesse mergulho, foi constatada a presença de algum ilícito nas caixas de mar?

Resposta: Não, no primeiro mergulho não foi constatado nenhum ilícito ou alteração nas caixas de mar.

Pergunta 18: O senhor poderia comentar sobre a operação de mergulho considerada como de maior relevância?

Resposta: Sim, foi o mergulho que ocorreu em março de 2023, no navio mercante PEARL ETERNITY. Fomos informados sobre a embarcação, que estava atracada no porto do Bianchini. Quando chegamos ao porto, a Polícia Federal e a Receita Federal já estavam aguardando. Seguimos os mesmos procedimentos e métodos, realizamos o *checklist*, a avaliação da praça de máquinas e do plano de fundo. Após isso, o mergulhador desceu e constatou a presença de caixas com envoltórios pretos e fitas prateadas. Informamos à Polícia Federal e iniciamos a abertura das caixas de mar. Encontramos cinco sacolas bem enroladas, totalmente impermeáveis, aparentando conter drogas ilícitas, que estavam presas com mosquetões e lastros de mergulho, além de pesos de academia.

Pergunta 19: Houve alguma mudança nos procedimentos para realização do mergulho, em relação ao primeiro mergulho efetuado em 2021?

Resposta: Sim, no primeiro mergulho, apenas o *Port State* e o Oficial de Inteligência embarcavam. Agora, além deles, o Supervisor de Mergulho e os dois mergulhadores que realizarão a inspeção subaquática também embarcam. Isso permite que eles visualizem internamente a posição da aspiração e estudem o plano de fundo. E o nosso *checklist* está mais completo, provendo maior segurança para os mergulhadores.

Pergunta 20: Qual foi o tempo total do mergulho?

Resposta: Todo mergulho demorou cerca de duas horas, entre encontrar a caixa de mar, abrir a caixa, retirar o material ilícito de dentro dela, que demora mais tempo devido ao peso, e levar os volumes para superfície. Esses compartimentos são grandes, o mergulhador entra efetivamente na caixa de mar.

Pergunta 21: Os mergulhadores utilizam alguma proteção para a cabeça?

Resposta: No primeiro mergulho, não utilizávamos proteção, pois não tínhamos essa expertise. A partir de agora, adquirimos capacetes padrão tipo *raft*, que usamos para segurança do mergulhador e para facilitar a visualização, pois são amarelos, uma cor bem chamativa debaixo d'água.

Pergunta 22: Em qual local é fixado o cabo da linha de vida no mergulhador?

Resposta: Prendemos a linha de vida no colete próprio para mergulho do mergulhador, por meio de um mosquetão de soltura rápida.

Pergunta 23: Há mais alguma coisa que o senhor gostaria de acrescentar sobre o assunto? Algum dado que considere relevante?

Resposta: Na minha opinião, essas fainas nos navios mercantes são mergulhos um pouco mais arriscados. Trabalhamos com as bombas de aspiração ligadas, e acredito que a comunicação não deveria ser apenas através da linha de vida, pois podemos perder o contato com o mergulhador e não saber ao certo o que aconteceu. Seria interessante que todos os mergulhos fossem feitos com máscara *full face*. Essa máscara oferece proteção total ao rosto do mergulhador, é mais segura, por usar cinco tirantes, e a válvula de ar fica sempre presa ao bocal da máscara, evitando que ela se solte em caso de pancada. Aqui, temos um fator dificultador que é a correnteza muito forte, ultrapassando os 3 a 4 nós, o que muitas vezes impossibilita a realização do mergulho. Por vezes, só conseguimos mergulhar na parte interna do navio, encostado ao cais, por causa da correnteza que não acompanha o estofa da maré. Isso dificulta muito o planejamento do mergulho, que precisa ser adaptado ao comportamento da maré e da correnteza.

ANEXO A – Safety Checklist for Diving Operations

BRAZILIAN NAVY

COMMAND OF THE SOUTH-SOUTHEAST NAVAL PATROL GROUP

OPERATIONS SECTION

SAFETY CHECKLIST FOR DIVING OPERATIONS

SHIP: DATE: START TIME: END TIME:	TASK: NAME OF DIVERS:
--	--

ITEM	POINTS TO CHECK	YES	NO	NA
1	Present the docking plan and general arrangement plan to the Diving Supervisor.			
2	The main engines, main propeller and rudder are switched off and noted/marked " DANGER, DO NOT OPERATE ".			
3	Bow and stern thruster are switched off and noted/marked " DANGER, DO NOT OPERATE ".			
4	ICCP and MGPS/ICAF, Impressed current systems, are switched off and noted/marked " DANGER, DO NOT OPERATE ".			
5	Ballasting and deballasting operations are suspended.			
6	Sonar, echo sounder, and speed log are switched off and noted/marked " DANGER, DO NOT OPERATE ".			
7	Keep the diving operations area clear of other vessels.			
8	Keep nearby vessels informed.			
9	All PORT SIDE sea suction valves are CLOSED and noted/marked " DANGER, DO NOT OPERATE " during the underwater inspection on the PORT SIDE . START TIME: _____ Chief Engineer (RUBRIC): _____ END TIME: _____ Chief Engineer (RUBRIC): _____			
10	All PORT SIDE overboard discharge valves are CLOSED during the underwater inspection on the PORT SIDE .			
11	All STARBOARD SIDE sea suction valves are CLOSED and noted/marked " DANGER, DO NOT OPERATE " during the underwater inspection on the STARBOARD SIDE . START TIME: _____ Chief Engineer (RUBRIC): _____ END TIME: _____ Chief Engineer (RUBRIC): _____			
12	All STARBOARD SIDE overboard discharge valves are CLOSED during the underwater inspection on the STARBOARD SIDE .			

13	The Emergency fire pump is switched off and noted/marked " DANGER, DO NOT OPERATE ".			
14	Efficient communications by radio between the Diving Supervisor and Chief Engineer have been established and satisfactorily tested.			
15	The "Alfa" flag is hoisted by day and/or Red-White-Red lights by night.			
16	The Ship must disseminate through the communication system, every fifteen minutes, the following: DIVERS AT WORK! DO NOT OPERATE PROPELLER(S), RUDDER(S) AND SIDE THRUSTER(S); DO NOT ACTIVE SEAWATER INTAKES AND OUTLETS; DO NOT ACTIVE IMPRESSED CURRENT SYSTEMS; AND DO NOT ACTIVE UNDERWATER EQUIPMENT HAZARDOUS TO DIVING OPERATIONS.			
17	Anchors and chains are secured.			
18	All crew informed of diving operations.			

REMARKS:

 Captain Chief Engineer Diving Supervisor

ANEXO B – Navios Mercantes Inspeccionados entre 2020 e 2023

**COMANDO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO SUL-SUDESTE
SEÇÃO DE MERGULHO**
Navios Mercantes inspeccionados entre 2020 e 2023:

Nº	DATA	NOME	LOCAL	Nº	DATA	NOME	LOCAL
2020				26	01JUN	FWN Merchant	Santos-SP
1	12FEV	MSC AGRIGENTO	Santos-SP	27	02JUN	Vinayak	Paranaguá-PR
2	22ABR	MSC AGADIR	Santos-SP	28	02JUN	Charles	Paranaguá-PR
2021				29	03JUN	Astarte	Paranaguá-PR
3	29MAR	Brunella	Santos-SP	30	18AGO	Trammo Independent	Paranaguá-PR
4	14ABR	CAP San Raphael	Santos-SP	31	19AGO	JY Atlantic	Paranaguá-PR
5	29ABR	Orange Wave	Santos-SP	32	22AGO	Friendly Islands	Paranaguá-PR
6	14MAI	Grande Buenos Aires	Santos-SP	33	23AGO	ZERMATT	Paranaguá-PR
7	25MAI	San Clemente	Santos-SP	34	25AGO	Jixian Feng	Paranaguá-PR
8	04AGO	Saga Frigg	Santos-SP	35	26AGO	ZERMATT	Paranaguá-PR
9	20AGO	ELESSAR	Santos-SP	36	03OUT	Hamburg Way	Paranaguá-PR
10	24AGO	Brunella	Santos-SP	37	04OUT	PPS Luck	Paranaguá-PR
11	16SET	Crystal Ocean	Santos-SP	38	04OUT	Star Mariella	Paranaguá-PR
12	18SET	Chayanee Naree	Santos-SP	39	05OUT	Duke Santos	Paranaguá-PR
13	19SET	San Antônio Express	Santos-SP	40	09NOV	Wulin	Santos-SP
14	15DEZ	Orange Sky	Santos-SP	41	12NOV	Wulin	Santos-SP
2022				42	21NOV	Great Qin	Santos-SP
15	07JAN	Carlos Fischer	Santos-SP	43	22NOV	RF Marina	Santos-SP
16	27JAN	Sol do Brasil	Santos-SP	44	23NOV	Star Planet	Santos-SP
17	12FEV	Baltic Mantis	Santos-SP	45	23NOV	Great Qin	Santos-SP
18	14FEV	Citrus Vita Brasil	Santos-SP	46	25NOV	Great Qin	Santos-SP
19	15FEV	Atlantic Orchard	Santos-SP	47	29NOV	Orange Wave	Santos-SP
20	16FEV	Beijing	Santos-SP	48	30NOV	Hosanger	Santos-SP
21	16FEV	Kyra Zafari	Santos-SP	49	03DEZ	VOGE EMMA	Santos-SP
22	23MAR	BBC Naples	Santos-SP	50	03DEZ	Nordloire	Santos-SP
23	24MAI	Carlos Fischer	Santos-SP	51	12DEZ	PROTEAS	Paranaguá-PR
24	27MAI	CAP SAN Raphael	Santos-SP	52	12DEZ	MARYLAKI	Paranaguá-PR
25	30MAI	Orange Ocean	Santos-SP	53	13DEZ	SONGA WINDS	Paranaguá-PR

**COMANDO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO SUL-SUDESTE
SEÇÃO DE MERGULHO**

Navios Mercantes inspecionados entre 2020 e 2023:

54	14DEZ	PROTEAS	Paranaguá-PR	82	22AGO	ANGELIC PEACE	Santos-SP
55	14DEZ	MORNINGSTAR	Paranaguá-PR	83	23AGO	PARIS TRADER (247,65 Kg)	Santos-SP
2023				84	20SET	ZURICH	Paranaguá-PR
56	16JAN	ROBUSTA (293 Kg)	Santos-SP	85	20SET	AFFINITY DIVA	Paranaguá-PR
57	20JAN	ALONI	Santos-SP	86	21SET	LVSONGHAI	Paranaguá-PR
58	23MAR	SALVADOR EXPRESS	Paranaguá-PR	87	23SET	Danship Bulker	Paranaguá-PR
59	23MAR	JIA CHEN	Paranaguá-PR	88	23SET	Apollon	Paranaguá-PR
60	24MAR	VELEBIT	Paranaguá-PR	89	24SET	Dylan	Paranaguá-PR
61	24MAR	CAP SAN LORENZO	Santos-SP	90	24SET	Courageous	Paranaguá-PR
62	25MAR	ANTIGONI	Paranaguá-PR	91	07NOV	ATLANTIC ORCHARD	Santos-SP
63	25MAR	ANASTASIA	Paranaguá-PR	92	08NOV	CHAILEASE GLORY	Santos-SP
64	26MAR	MAERSK LIRQUEN	Paranaguá-PR	93	09NOV	ROMEO MAERSK	Santos-SP
65	27MAR	CAP SAN MARCO	Paranaguá-PR	94	10NOV	OCEAN JUBILEE	Santos-SP
66	05ABR	INDUSTRIAL COURAGE	Santos-SP	95	10NOV	CFORCE	Santos-SP
67	05ABR	ADRIATICA GRAECA	Santos-SP	96	10NOV	MILOU	Santos-SP
68	13ABR	LADY DORIS (780 Kg)	Santos-SP	97	11NOV	BOW COMPASS	Santos-SP
69	19ABR	ROBUSTA (117 Kg)	Santos-SP	98	11NOV	GRANDE AMBURGO	Santos-SP
70	08MAI	CAP SAN MALEAS 73	Santos-SP	99	12NOV	CMA CGM MISSOURI	Santos-SP
71	11MAI	PEGASUS	Santos-SP	100	13NOV	MSC ALTAMIRA	Santos-SP
72	12MAI	BERGE DAISSETSU	Santos-SP	101	14NOV	OCEAN WAVE I	Santos-SP
73	12MAI	WESTERN OSLO	Santos-SP	102	16NOV	UNION MARINER	Santos-SP
74	28MAI	AEOLIA (251,96 Kg)	Santos-SP	103	16NOV	ANDROMACHE	Santos-SP
75	29JUN	TONG DA	Santos-SP	104	17NOV	IVESTOS II	Santos-SP
76	05JUL	GUO YUAN	Paranaguá-PR	105	17NOV	GOLDEN LION	Santos-SP
77	06JUL	GLORIOUS SKY	Paranaguá-PR	106	21NOV	LEON, IMO 9303871	Santos-SP
78	07JUL	MSC ALBANY	Paranaguá-PR	107	21NOV	ORANGE SUN	Santos-SP
79	11JUL	ZOE T	Paranaguá-PR	108	22NOV	NCC NASMA	Santos-SP
80	12JUL	HORUS	Paranaguá-PR	109	22NOV	CARAVOS GLORY	Santos-SP
81	12JUL	DENSA TIGER	Paranaguá-PR	110	23NOV	COSCO SHIPPING TENG DA	Santos-SP

**COMANDO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO SUL-SUDESTE
SEÇÃO DE MERGULHO**

Navios Mercantes inspecionados entre 2020 e 2023:

111	23NOV	SANTA ALEXANDRA	Santos-SP	140	28DEZ	IVS GLENEAGLES	Santos-SP
112	24NOV	GOLDEN CITRUS	Santos-SP	141	30DEZ	CAP SAN MALEAS	Santos-SP
113	24NOV	MSC ALBANY	Santos-SP	<p>Ano 2020 - 483,55 Kg; Ano 2021- 312,48 Kg; Ano 2022 - 395,81 Kg; e Ano 2023 - 1.689,61 Kg. TOTAL GERAL: 2.881,45 Kg</p>			
114	27NOV	GRANDE AMBURGO	Santos-SP				
115	27NOV	ESSAYRA	Santos-SP				
116	28NOV	GRANDE AMBURGO	Santos-SP				
117	28NOV	JACAMAR ARROW	Santos-SP				
118	29NOV	EUROCHAMPION	Santos-SP				
119	29NOV	ESSAYRA	Santos-SP				
120	30NOV	STAR GWYNETH	Santos-SP				
121	01DEZ	BELATLANTIC	Santos-SP				
122	01DEZ	GLOBAL FORTUNE	Santos-SP				
123	01DEZ	SIGMA TRADER	Santos-SP				
124	04DEZ	PANORIA	Santos-SP				
125	05DEZ	SAN MARCO MAERSK	Santos-SP				
126	05DEZ	LIFE PASSION	Santos-SP				
127	06DEZ	ORANGE SKY	Santos-SP				
128	07DEZ	GRANDE FRANCIA	Santos-SP				
129	08DEZ	AGIOS NIKOLAS	Santos-SP				
130	11DEZ	GRANDE ABIDJAN	Santos-SP				
131	12DEZ	UNI HARMONY	Santos-SP				
132	13DEZ	IDC PEARL	Santos-SP				
133	14DEZ	YUN TONG	Santos-SP				
134	15DEZ	KN FORTUNA	Santos-SP				
135	16DEZ	CAP SAN TAINARO	Santos-SP				
136	18DEZ	ATLANTIC ORCHARD	Santos-SP				
137	19DEZ	PREMIUM DO BRASIL	Santos-SP				
138	20DEZ	K.RUBY	Santos-SP				
139	21DEZ	LEO IRIS	Santos-SP				

ANEXO C – Navios Mercantes Inspeccionados entre 2021 e 2023

**COMANDO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO SUL
SEÇÃO DE MERGULHO****Navios Mercantes inspeccionados entre 2021 e 2023:**

N°	DATA	MERCANTES	LOCAL
2021			
1	30/05/2021	NM TS Jasmini	Rio Grande-RS
2	01/06/2021	NM TS Jasmini	Rio Grande-RS
3	24/11/2021	NM Ever Lotus	Navegantes-SC
4	25/11/2021	NM Maersk	São Francisco do Sul-SC
2022			
5	16/03/2022	NM	São Francisco do Sul-SC
6	17/03/2022	NM	Itajaí-SC
7	08/03/2022	NM Meritius	São Francisco do Sul-SC
8	07/05/2022	*NM Golden Amber (136kg)	Rio Grande-RS
9	08/05/2022	NM Golden Amber	Rio Grande-RS
10	29/06/2022	NM YM Trust	Navegantes-SC
11	30/06/2022	NM Maersk Leon	São Francisco do Sul-SC
12	04/07/2022	NM Sassy Sofia	Rio Grande-RS
13	06/07/2022	NM LBC Nature	Rio Grande-RS
14	25/08/2022	NM Yaloussa Majuro	Rio Grande-RS
2023			
15	28/01/2023	NM Adel	Rio Grande-RS
16	09/03/2023	NM Morningstar	Rio Grande-RS
17	28/03/2023	NM África Condor	Rio Grande-RS
18	29/03/2023	*NM Pearl Eternity (206kg)	Rio Grande-RS
19	31/05/2023	NM Galaxy Globe	Rio Grande-RS
20	01/06/2023	NM Avax Mirrasol	Rio Grande-RS
21	28/07/2023	NM Maersk Leon	Itapoã-SC

*** NM (Navio Mercante) encontrado ilícitos.**