

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA

FELIPPE JOSÉ MACIEIRA RAMOS

**A CONTRIBUIÇÃO DA INTELIGÊNCIA MARÍTIMA PARA
A PROTEÇÃO E PREVENÇÃO DOS ILÍCITOS
TRANSNACIONAIS NA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL**

Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia
apresentada ao Departamento de Estudos da
Escola Superior de Guerra como requisito à
obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos
de Política e Estratégia.

Orientador: Prof. Dr. Alexandre Fernandes
Ramos.

Rio de Janeiro

2024

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

FELIPPE JOSÉ MACIEIRA RAMOS

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

R175c Ramos, Felipe José Macieira

A contribuição da inteligência marítima para a proteção e prevenção dos ilícitos transnacionais na área marítima do Atlântico Sul / CMG Felipe José Macieira Ramos. - Rio de Janeiro: ESG, 2024.

59 f.: il.

Orientador: Cel R1 Alexandre Fernandes Ramos.

Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), 2024.

1. Segurança marítima. 2. Ilícitos transnacionais. 3. Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS). 4. Inteligência marítima. I. Título.

CDD – 364.164

À minha querida família, pela compreensão e apoio quando manifestei o desejo realizar o CAEPE, a despeito do consequente afastamento temporário. Amo vocês!

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, professores / instrutores e Chefes Navais por terem contribuído diretamente na minha formação moral, intelectual e profissional. Neste momento, faço um agradecimento especial ao Corpo Permanente da ESG pelo aprendizado e orientações durante o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE).

Gostaria de expressar minha profunda gratidão aos meus amigos estagiários da melhor turma do CAEPE, “Turma ESG 75 anos: Tradição e Inovação”. A convivência ao longo deste ano foi uma experiência enriquecedora, marcada por debates intelectuais intensos, aprendizados mútuos e a construção de laços de amizade que certamente perdurarão além das paredes da Escola Superior de Guerra. A camaradagem e o espírito de cooperação entre nós foram fundamentais para o sucesso de nossa jornada acadêmica.

Estendo meu agradecimento especial aos amigos da Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), cuja parceria e aprendizado foram inestimáveis e muito contribuiu para a elaboração deste trabalho. A experiência compartilhada durante o período em Buenos Aires foi excepcional, proporcionando uma perspectiva internacional enriquecedora e incrementando a relação de cortesia e fidalguia entre os homens do mar.

A todos vocês, meu sincero agradecimento por tornarem este ano um capítulo inesquecível na minha trajetória.

"Proporcionar segurança para os seus cidadãos é a tarefa mais importante de cada Estado, de cada sociedade. Sem segurança não pode haver liberdade, nem estabilidade, nem prosperidade".

Olaf Scholz, Chanceler da República Federal da Alemanha

RESUMO

Os Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo representam uma séria ameaça à Segurança e à Defesa nacionais, pois seu aumento contínuo preocupa diversos Estados, incluindo o Brasil, além de gerar impactos negativos significativos nas sociedades, como o enfraquecimento da soberania, o prejuízo econômico e a corrupção social. O presente trabalho visa responder qual é o impacto da Inteligência Marítima produzida pelos Centros de Controle Marítimos para a proteção¹ ou prevenção² de Ilícitos Transnacionais na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS). O estudo discute o desenvolvimento do conceito de Consciência Situacional Marítima e a necessidade de aprimorar os Centros de Controle Marítimos. Aborda-se também a importância da integração de sistemas de informação, da cooperação entre órgãos governamentais e internacionais e do emprego de tecnologias avançadas de monitoramento, requisitos fundamentais para a eficácia das operações de Segurança Marítima. A pesquisa elucida como a Inteligência Marítima produzida é empregada no combate aos Ilícitos Transnacionais nas áreas marítimas com maior incidência de cada tipo de ilícito no ambiente marítimo. Em seguida, realizou-se uma perspectiva comparada com a AMAS, agregando dados estatísticos e entrevistas com especialistas da Argentina, Brasil e Uruguai. Constatou-se que os Ilícitos Transnacionais mais frequentes identificadas na AMAS foram o contrabando e tráfico de drogas, seguidos pela pesca ilegal, pirataria e roubo armado, imigração irregular e tráfico de pessoas. Como conclusão, é avaliado o impacto do emprego desta inteligência na prevenção e proteção contra os Ilícitos Transnacionais estudados na AMAS.

Palavras-chave: inteligência marítima; consciência situacional marítima; área marítima do atlântico sul (AMAS); segurança marítima; ilícitos transnacionais.

¹ O termo proteção neste contexto refere-se às ações tomadas para defender ou resguardar pessoas, ativos, infraestrutura, ou informações contra danos ou ataques. O foco principal da proteção é a minimização dos impactos de ameaças após a sua ocorrência.

² O termo prevenção neste contexto refere-se ao conjunto de ações tomadas antecipadamente para impedir ou reduzir a probabilidade de ocorrência de uma ameaça ou risco. As ações preventivas buscam eliminar ou reduzir as vulnerabilidades antes que um evento prejudicial ocorra.

ABSTRACT

Transnational Illicit Activities in the maritime environment represent a serious threat to national Security and Defense, as their continuous increase concerns several states, including Brazil, and has significant negative impacts on societies, such as the weakening of sovereignty, economic harm, and social corruption. This paper aims to address the impact of Maritime Intelligence produced by Maritime Control Centers on the protection or prevention of Transnational Illicit Activities in the South Atlantic Maritime Area (AMAS). The study discusses the development of the concept of Maritime Situational Awareness and the need to enhance Maritime Control Centers. It also addresses the importance of integrating information systems, cooperation between governmental and international bodies, and the use of advanced monitoring technologies, which are fundamental requirements for the effectiveness of Maritime Security operations. The research elucidates how the Maritime Intelligence produced is employed in combating Transnational Illicit Activities in maritime areas with higher incidence of each type of illicit activity in the maritime environment. A comparative perspective was then conducted with AMAS, incorporating statistical data and interviews with experts from Argentina, Brazil, and Uruguay. It was found that the most frequent Transnational Illicit Activities identified in AMAS were smuggling and drug trafficking, followed by illegal fishing, piracy and armed robbery, irregular immigration, and human trafficking. In conclusion, the impact of the use of this intelligence in the prevention and protection against the studied Transnational Illicit Activities in AMAS is assessed.

Keywords: *maritime intelligence; maritime situational awareness; south atlantic maritime area (AMAS); maritime security; transnational illicit activities.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Diagrama das fontes de dados do SISTRAM.....	22
Figura 2 – Representação gráfica do SisGAAz.....	23
Figura 3 – Exemplos de análises para gerar a Inteligência Marítima.....	25
Figura 4 – Rotas do tráfico de drogas no Caribe.....	27
Figura 5 – Os Oceanos que sofrem mais com a pesca ilegal.....	29
Figura 6 – Áreas Marítimas com maior incidência de pirataria.....	31
Figura 7 – Rotas de migrantes no Mar Mediterrâneo.....	34
Figura 8 – Índice de Fragilidade dos Estados.....	36
Figura 9 – Ocorrências de Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo nos Países da AMAS.....	37
Figura 10 – Rotas da cocaína para a Europa.....	38
Figura 11 – Barcos pesqueiros estrangeiros no limite da ZEE da Argentina.....	39
Figura 12 – Estatística do COMPAAz com os resultados das Operações Interagências.....	41

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AED -	Ação Estratégica de Defesa
AIS -	<i>Automatic Identification System</i>
AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMAS -	Área Marítima do Atlântico Sul
CAEPE -	Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia
CAMAS -	Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul
CARICOM -	Comunidade do Caribe
CCLME -	<i>Canary Current Large Marine Ecosystem</i>
CEMA -	Chefe do Estado-Maior da Armada
CIA -	<i>Central of Intelligence Agency</i>
CIC -	Centro de Coordenação Inter-regional
CISMAR -	Centro Integrado de Segurança Marítima
CNTM -	Controle Naval do Tráfego Marítimo
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COLCO -	Comando Local do Controle Operativo
COMPAAz -	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
CSM -	Consciência Situacional Marítima (<i>Maritime Domain Awareness – MDA</i>)
CTF -	<i>Combined Task Force</i>
DMN -	Doutrina Militar Naval

EMA -	Estado-Maior da Armada
END -	Estratégia Nacional de Defesa
ESG -	Escola Superior de Guerra
EGN -	Escola de Guerra Naval
EUA -	Estados Unidos da América
FAO -	<i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i>
FBI -	<i>Federal Bureau of Investigation</i>
GPS -	<i>Global Position System</i>
GRAFIMAR -	<i>Geografic Information System</i>
IA -	Inteligência Artificial
IFC -	<i>Information Fusion Center</i>
IMO -	<i>International Maritime Organization</i>
IOM -	<i>International Organization for Migration</i>
IUU -	<i>Illegal, unreported, and unregulated</i>
JIATF-South -	<i>Joint Interagency Task Force South</i>
IBAMA - Renováveis	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
LRIT -	<i>Long Range Identification and Tracking</i> (Identificação e Acompanhamento de Longo Alcance)
MB -	Marinha do Brasil
MD -	Ministério da Defesa

MDA - CSM)	<i>Maritime Domain Awareness</i> (Consciência Situacional Marítima –
MSSIS -	<i>Maritime Safety and Security Information System</i>
NAESP -	Navios de Acompanhamento Especial
NMIO -	<i>National Maritime Intelligence-Integration Office</i> (Escritório de Inteligência-Integração Marítima Nacional)
OEA -	Organização dos Estados Americanos
ORGACONTRAM -	Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo
OTAN -	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PACIOSWG -	<i>Pacific and Indian Oceans Shipping Working Group</i>
PLANDEFTRAMI -	Plano de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano
PNA -	Prefeitura Naval Argentina
PND -	Política Nacional de Defesa
PREPS -	Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite
RPG -	<i>Rocket-Propelled Grenade</i>
SAR -	<i>Search and Rescue</i>
SIMMAP - Petróleo	Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de
SIR -	Sistema Integrado de Radiogoniometria
SISTRAM -	Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
TM -	Tráfego Marítimo
TI -	Tecnologia da Informação
TIAR -	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca

T-RMN -	<i>Trans-Regional Maritime Network</i>
US Coast Guard -	<i>United States Coast Guard</i>
UNCLOS -	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
UNODC -	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
VTMIS -	<i>Vessel Traffic Manejament Information System</i>
VTs -	<i>Vessel Traffic Service</i>
ZEE -	<i>Zona Econômica Exclusiva</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
2	OS ILÍCITOS TRANSNACIONAIS E A SEGURANÇA MARÍTIMA.....	16
3	A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA E O APERFEIÇOAMENTO DOS CENTROS DE CONTROLE MARÍTIMOS.....	19
4	A RELAÇÃO ENTRE INTELIGÊNCIA MARÍTIMA DOS CENTROS DE CONTROLES MARÍTIMOS E OS ILÍCITOS TRANSNACIONAIS.....	24
4.1.	Tráfico de drogas na área marítima do Caribe.....	26
4.2.	Pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (IUU) na área marítima do Atlântico Central Oriental.....	28
4.3.	Pirataria e roubo armado na costa da Somália e Golfo de Áden.....	30
4.4.	Contrabando e tráfico de pessoas no Mar Mediterrâneo.....	33
4.5.	Conclusão parcial do capítulo.....	35
5	O IMPACTO DA INTELIGÊNCIA MARÍTIMA FRENTE AOS ILÍCITOS TRANSNACIONAIS NA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL.....	36
5.1.	Conclusão parcial do capítulo	42
6	CONCLUSÃO.....	44
	REFERÊNCIAS.....	46
	APÊNDICE A - ENTREVISTA COM O CAPITÃO DE FRAGATA SERGIO CIMINARI, OFICIAL DA ARMADA ARGENTINA.....	51
	APÊNDICE B – ENTREVISTA COM O CAPITÃO DE FRAGATA HENRIQUE AUGUSTO DE OLIVEIRA, OFICIAL DA MARINHA DO BRASIL.....	54
	APÊNDICE C – ENTREVISTA COM O CAPITÃO DE MAR E GUERRA MARIO VAUCHER, OFICIAL DA MARINHA URUGUAIA.....	57

1 INTRODUÇÃO

Os Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo, como o tráfico de drogas, o contrabando, o tráfico de pessoas, a pirataria e a pesca ilegal, não declarada, não regulamentada (IUU³), representam ameaças importantes à Segurança e Defesa Nacionais.

Percebe-se isso ao confrontar a essência desses crimes com os conceitos de Segurança e Defesa Nacional adotados pela ESG transcritos a seguir:

Segurança é a sensação de garantia necessária e indispensável a uma sociedade e a cada um de seus integrantes, contra ameaças de qualquer natureza (Escola Superior de Guerra, 2024, local 128).

Defesa Nacional é o conjunto de atitudes, medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas (Escola Superior de Guerra, 2024, local 132).

A pesca ilegal e a pirataria, por exemplo, geram impactos econômicos globais significativos. A pesca IUU, segundo estimativas dos pesquisadores, representa um em cada cinco peixes capturados a nível mundial, causando perdas estimadas da ordem de até duas dezenas de bilhões de dólares anuais para a economia mundial (*The Pew Charitable Trusts*, 2023).

A pirataria é uma preocupação crescente. Em 2023, houve um aumento nos ataques a embarcações, especialmente no Sudeste Asiático e no Golfo da Guiné. O número de incidentes a nível global aumentou dez por cento nos primeiros nove meses de 2023 em relação a 2022, refletindo negativamente no comércio marítimo global e na segurança das rotas de navegação (*The Maritime Executive*, 2023).

A Inteligência Marítima, termo que vem sendo cada vez mais empregado no meio Naval, refere-se aos dados de inteligência produzidos e compartilhados pelos Centros de Controles Marítimos, dentro do conceito de Consciência Situacional Marítima, o qual fornece as informações necessárias para prover Segurança Marítima, como foi colocado pelo Comandante Peter J. Winter no seu Projeto de Pesquisa Estratégica sobre o papel da Marinha estadunidense em apoio à Estratégia Nacional para Segurança Marítima:

*Como resultado da necessidade de proteger nossos interesses nacionais vitais, foi desenvolvido um conceito de Consciência Situacional Marítima. O sucesso nessa área dependerá muito de uma **capacidade global de inteligência marítima**, consciência situacional compartilhada, aumento das*

³ Do inglês: *Illegal, Unreported and Unregulated* (IUU).

capacidades de aplicação da lei e uma quantidade sem precedentes de cooperação (...) (Winter, 2006, local 4, tradução e grifo nossos).

Esse tipo de inteligência tornou-se um elemento essencial nos esforços globais para combater os Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo. Diante do exposto, fica evidente que a contribuição da Inteligência Marítima para a proteção e prevenção dessas atividades ilícitas é relevante para a Segurança e Defesa Nacionais, o que justifica a elaboração deste estudo.

Neste trabalho pretende-se abordar o seguinte problema: “qual é o impacto da Inteligência Marítima produzida pelos Centros de Controle Marítimos para a proteção⁴ ou prevenção⁵ de Ilícitos Transnacionais na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS)⁶?”.

Como objetivo final, propõe-se analisar o processo colaborativo das atividades dos Centros de Controle Marítimos dos países-membros da AMAS, com foco no emprego da Inteligência Marítima para o combate efetivo aos Ilícitos Transnacionais.

Para atingir esse objetivo, foram estabelecidos os seguintes objetivos intermediários:

- a) Identificar os Ilícitos Transnacionais Marítimos como ameaças à Segurança e Defesa;
- b) Explicar o desenvolvimento do conceito de Consciência Situacional Marítima, a evolução e as atividades dos Centros de Controle Marítimos;
- c) Investigar o combate a cada tipo de ilícito marítimo nas áreas de maior incidência, verificando a contribuição da Inteligência Marítima nesse processo, a fim de traçar uma perspectiva comparada com a AMAS; e
- d) Avaliar qual é o impacto da Inteligência Marítima como ferramenta para a proteção ou prevenção de Ilícitos Transnacionais na AMAS.

O termo Segurança Marítima na língua portuguesa abarca dois conceitos distintos na língua inglesa, o de *Maritime Safety* e o de *Maritime Security*:

⁴ O termo proteção neste contexto refere-se às ações tomadas para defender ou resguardar pessoas, ativos, infraestrutura, ou informações contra danos ou ataques. O foco principal da proteção é a minimização dos impactos de ameaças após a sua ocorrência.

⁵ O termo prevenção neste contexto refere-se ao conjunto de ações tomadas antecipadamente para impedir ou reduzir a probabilidade de ocorrência de uma ameaça ou risco. As ações preventivas buscam eliminar ou reduzir as vulnerabilidades antes que um evento prejudicial ocorra.

⁶ AAMAS compreende as zonas marítimas correspondentes aos litorais do Brasil, Uruguai e Argentina, bem como a área fluvial do Paraguai (hidrovia do Rio Paraguai). Foi estabelecida no Plano de Defesa do Tráfego Marítimo (PLANDEFTRAMI) em 1959, onde a Zona de Segurança Marítima das Américas foi dividida em quatro áreas, entre elas a AMAS. Este plano foi elaborado em decorrência do TIAR de 1947. Posteriormente, em 1967, a área fluvial do Paraguai foi incorporada à AMAS.

(...) *Maritime Safety* refere-se a perigos a navios, tripulações, passageiros, cargas e navegação, decorrentes de acidentes naturais ou ações humanas não intencionais. (...). Já a expressão *Maritime Security* refere-se à proteção contra ações, intencionalmente, criminosas no mar (Figueiredo; Monteiro, 2015, local 28).

O presente estudo foi delimitado ao conceito de *Maritime Security*, por abordar especificamente as ações criminosas no mar, assim como focou exclusivamente nos Ilícitos Transnacionais ocorridos no ambiente marítimo supracitados e utilizou apenas dados ostensivos, extraídos de documentos ou publicações de acesso público.

A metodologia adotada envolveu, em um primeiro momento, a realização de uma pesquisa bibliográfica e documental, abrangendo artigos acadêmicos, revistas especializadas, documentos de planejamento estratégico, leis, livros e resoluções de Organismos Internacionais. Posteriormente, foi conduzida uma pesquisa de campo por meio de entrevistas com especialistas. As entrevistas foram realizadas via mensagens eletrônicas com oficiais que atuam nos Centros de Controle Marítimos da Argentina, Brasil e Uruguai, sendo um representante de cada país.

Com o intuito de atingir os objetivos apresentados, o capítulo dois abordará a preocupação dos Estados com as 'novas ameaças', o desenvolvimento do conceito de Segurança Marítima e contextualizará os impactos dos Ilícitos Transnacionais na Segurança e Defesa Nacionais dos Estados.

No capítulo três, será explicado o desenvolvimento do conceito de Consciência Situacional Marítima e a decorrente necessidade de evolução dos Centros de Controles Marítimos para a produção de Inteligência Marítima, notadamente após o evento do 11 de setembro de 2001.

No quarto capítulo, será elucidado o que é a Inteligência Marítima, como ela é produzida e empregada e, visando traçar uma perspectiva comparada, será apresentado o estudo realizado na bibliografia sobre os Ilícitos Transnacionais praticados no meio marítimo nas áreas onde cada tipo de Ilícito tem maior incidência, detalhando como a Inteligência Marítima contribui para o seu combate.

Por fim, no quinto capítulo, serão analisados os dados estatísticos obtidos da AMAS, bem como as entrevistas realizadas com os especialistas consultados, a fim de avaliar a contribuição da Inteligência Marítima na proteção ou prevenção de Ilícitos Transnacionais. Será examinado como essa inteligência impacta na Segurança Marítima na AMAS, além de serem propostas recomendações para o aprimoramento da estrutura de segurança no mar, visando alcançar o objetivo final deste trabalho.

2 OS ILÍCITOS TRANSNACIONAIS E A SEGURANÇA MARÍTIMA

Após a Guerra Fria⁷, mais especificamente após os atentados de 11 de setembro de 2001, os Estados passaram a dar mais atenção aos Ilícitos Transnacionais devido ao aumento de sua ocorrência e pela grave ameaça que representam aos mesmos. Esta preocupação foi registrada na Conferência Especial sobre Segurança da OEA de 2003, transcrita abaixo:

Condenamos o crime organizado transnacional, porque atenta contra as instituições dos Estados e tem efeitos nocivos sobre nossas sociedades. Renovamos o compromisso de combatê-lo fortalecendo o quadro jurídico interno, o Estado de Direito e a cooperação multilateral respeitosa da soberania de cada Estado, em particular por meio do intercâmbio de informações, da assistência jurídica mútua e da extradição. (Organização dos Estados Americanos, 2003, local 9, tradução e grifo nossos).

No Brasil, esta preocupação também está registrada no Livro Branco de Defesa Nacional, editado em 2020, classificando esses ilícitos como “Novos temas”, os quais têm implicações para a Defesa Nacional:

Novos temas – ou novas formas de abordar temas tradicionais – passaram a influir no ambiente internacional do século XXI. As implicações para a Defesa Nacional advindas do problema mundial das drogas e do tráfico internacional de armas, da necessidade de proteção da biodiversidade, da eventualidade de ocorrência de ataques cibernéticos, das possíveis tensões decorrentes da crescente escassez de recursos, das pandemias, dos **ilícitos transnacionais**, do terrorismo internacional, **da pirataria** entre outros, explicitam a crescente transversalidade dos temas ligados à Defesa Nacional, que ultrapassam a visão tradicional de ameaças potenciais ou manifestas focadas somente em possíveis tensões ou crises entre Estados (Brasil, 2020b, local 15, grifo nosso).

Em consequência da análise da Conjuntura contida na Política Nacional de Defesa (PND) de 2012, estabeleceu-se a Ação Estratégica de Defesa (AED) número 25:

AED-25 - Incrementar as capacidades das Forças Armadas para contribuir na prevenção e no enfrentamento às redes criminosas transnacionais (Brasil, 2012).

Essa preocupação com os delitos transnacionais também foi estendida para o ambiente marítimo, de acordo com a legislação brasileira, são tarefas subsidiárias das Forças Armadas, no caso específico, à Marinha de Brasil (MB), as ações preventivas e repressivas contra os delitos transfronteiriços no mar e nas águas interiores:

⁷ Conflito político-ideológico que foi travado entre Estados Unidos (EUA) e União Soviética (URSS), entre 1947 e 1991.

(...) Cabe às Forças Armadas, além de outras ações pertinentes, também como atribuições subsidiárias, preservadas as competências exclusivas das polícias judiciárias, atuar, por meio de **ações preventivas e repressivas**, na faixa de fronteira terrestre, **no mar e nas águas interiores**, independentemente da posse, da propriedade, da finalidade ou de qualquer gravame que sobre ela recaia, **contra delitos transfronteiriços** e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo (...) (Brasil, 1999, grifo nosso).

Nesse contexto, a Marinha do Brasil (MB) em seu Plano Estratégico (PEM) de 2020, definiu como ponto chave:

O Poder Marítimo deve prover uma defesa de amplo espectro para os interesses marítimos nacionais. Além da defesa naval clássica contra atores estatais, deve também garantir a segurança (*security*) desses interesses contra ilícitos e ameaças dinâmicas e multifacetadas (Brasil, 2020a, local 21).

Desde então, se desenvolve o conceito de Segurança Marítima que nada mais é que uma derivação do conceito de segurança aplicada ao ambiente marítimo. Segundo o Almirante Prado Maia, Segurança Marítima é o “conjunto de ações relacionadas com a proteção, a defesa, a economia, e ao meio ambiente de um país, baseadas no conhecimento de tudo o que ocorre em suas águas jurisdicionais, com o propósito de eliminar ou reduzir os riscos das ameaças, impedindo, assim, a ocorrência de danos ou prejuízos que possam advir do seu uso indevido ou de catástrofes naturais” (Faria, 2012, local 220).

Os Ilícitos Transnacionais que são objeto deste trabalho têm grande impacto nos Estados, conforme foi relatado na Estratégia da Guarda Costeira estadunidense para a Segurança Marítima, as atividades criminosas na forma de pirataria, contrabando de pessoas, tráfico de drogas e contrabando cresceram nos últimos 20 anos, tirando proveito da vasta extensão e do anonimato oferecidos pelo ambiente marítimo (*United States*, 2007).

A pirataria tem se consolidado como um dos mais graves desafios transnacionais da atualidade, impactando diretamente a segurança global e a economia internacional. O documento da Guarda Costeira dos Estados Unidos destaca que as rotas marítimas são fundamentais para o comércio global, uma vez que mais de 80% das mercadorias globais são transportadas por via marítima. A crescente vulnerabilidade dessas rotas à pirataria tem o potencial de causar interrupções severas no fluxo econômico, resultando em perdas financeiras substanciais e comprometendo cadeias de suprimento em nível global. Além disso, a atuação de piratas e terroristas agrava a insegurança nas operações marítimas, com

relatos frequentes de ataques violentos, sequestros de tripulantes e contrabando de armas e drogas. Esses incidentes aumentam significativamente os custos operacionais das empresas de navegação, assim como os prêmios de seguro, elevando os riscos e os gastos com segurança no setor (*United States*, 2007).

A governança marítima global enfrenta enormes dificuldades para conter essas ameaças, sobretudo em regiões onde a jurisdição é limitada e o controle sobre as águas territoriais é frágil. A utilização de embarcações de pequeno porte para a realização de ataques, incluindo o uso de explosivos improvisados, tornou-se uma prática comum entre os criminosos, complicando ainda mais as estratégias de prevenção e resposta eficazes. A expansão da pirataria está, muitas vezes, associada a falhas na gestão dos estados costeiros, onde a fiscalização insuficiente permite a perpetuação dessas atividades ilícitas. Além disso, essas organizações criminosas frequentemente corrompem governos locais e adaptam constantemente suas rotas e métodos de contrabando para escapar das forças de segurança, tornando a pirataria uma ameaça crescente desde 1980. Esse cenário representa não apenas um risco para o comércio global, mas também para a liberdade de navegação, essencial para o transporte de *commodities* estratégicas, como energia e alimentos (*United States*, 2007).

A pesca ilegal (predatória) gera um prejuízo anual mundial de aproximadamente 23 bilhões de dólares. Na América Latina, no Caribe e nos países localizados no entorno estratégico brasileiro, 2,4 milhões de pessoas dependem diretamente da pesca e da aquicultura, sendo afetadas por essa atividade ilícita. Além de drenar as economias dos países costeiros, essa prática prejudica o meio ambiente e a biodiversidade marinha (Brasil, 2020a).

A migração ilegal, bem como o contrabando organizado de pessoas, prejudica a soberania dos Estados, além de afetar negativamente as economias regionais e criar condições inaceitáveis de sofrimento humano, com perda de vidas humanas (*United States*, 2007).

Nota-se que os Ilícitos Transnacionais têm aumentado e são uma preocupação constante para os Estados, incluindo o Brasil. Essas atividades criminosas têm impactos negativos importantes nas sociedades, enfraquecendo a soberania, prejudicando a economia, restringindo o comércio global, enfermado e corrompendo as sociedades.

3 A CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA E O APERFEIÇOAMENTO DOS CENTROS DE CONTROLE MARÍTIMOS

Segundo Malafaia (2019), durante o século XXI, houve uma ampliação da ocorrência de atos ilícitos no mar, em especial as relacionadas às “novas ameaças”⁸, o que demandou dos Estados estudos para ações no sentido de incrementar a Segurança Marítima.

Nesse contexto, a Marinha estadunidense desenvolveu o conceito de Consciência Situacional Marítima (CSM), apresentado pelo Almirante Prado Maia na aula inaugural para os Cursos de Altos Estudos da EGN em 2012, ocasião que esclareceu o propósito da CSM:

O propósito da Consciência Situacional Marítima é desenvolver a capacidade para identificar as ameaças existentes, o mais breve e o mais distante possível do país, por meio da integração de dados de inteligência, vigilância, observação e sistemas de navegação, interagindo em um mesmo quadro operacional (Faria, 2012, local 220).

A Doutrina Militar Naval (DMN) de 2017, assim passou a definir a CSM:

A efetiva compreensão das tendências e relações, que se desenvolvem temporalmente no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar a defesa, a segurança, a economia e o entorno estratégico de um país. Exige avaliação contínua das áreas de interesse e monitoramento de padrões de comportamento. As lacunas no conhecimento devem ser buscadas pela vigilância, inteligência, reconhecimento e troca de informações (Brasil, 2017a).

Como consequência deste conceito, os Centros de Controle Marítimos que surgiram durante a Segunda Guerra Mundial (1939 - 1945) com o objetivo de monitorar o Tráfego Marítimo (TM) para prover a sua defesa por meio de comboios, tiveram que ser aprimorados. Suas tarefas e responsabilidades foram ampliadas, passando de simples Centros de monitoramento para Centros mais complexos, onde os dados coletados sobre o TM se avolumaram, os quais passaram a ser analisados de uma forma mais ampla e sistemática, muitas vezes com o auxílio de Inteligência Artificial (IA). Ou seja, passaram a produzir Inteligência.

⁸ Ameaças não convencionais e difusas quanto à sua natureza, transnacionais ou infra estatais, como por exemplo: contrabando, tráfico de armas, pirataria, terrorismo, imigração ilegal, acidentes ambientais, doenças infecto contagiosas, entre outras, conforme a Declaração sobre Segurança nas Américas, aprovada na terceira sessão plenária realizada em 28 de outubro de 2003, da Organização dos Estados Americanos (OEA) (Organização dos Estados Americanos, 2003).

Atualmente, esses Centros atuam integrados com diversos Órgãos governamentais envolvidos no ambiente marítimo. Passaram também a firmar acordos internacionais com outros Centros e Organizações, a fim de compartilhar Inteligência Marítima, o Almirante Prado Maia deu como exemplo a criação do Centro de Inteligência Marítima dos EUA:

Após a apresentação da doutrina de Consciência do Domínio Marítimo foi destacada a necessidade de integração de todos os órgãos governamentais envolvidos com atividades de inteligência ligados ao ambiente marítimo. Em consequência, foi criado, em janeiro de 2009, o *National Maritime Intelligence Center* (NMIC), instituindo a cultura do compartilhamento de dados de Inteligência Marítima entre agências nacionais e internacionais, promovendo uma maior integração entre os atores (Faria, 2012, local 221).

Ficam evidentes as características marcantes desses novos Centros: a ação integrada com outros órgãos governamentais, realizando Operações Interagências⁹ para a imposição da lei no ambiente marítimo e a intensa troca de informações com outros Órgãos de Inteligência que tenham alguma atuação no ambiente marítimo e com Centros de Controle de outros países. A AMAS é um bom exemplo disso, segundo Faria (2012) a Marinha do Brasil faz parte da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) que é um dos instrumentos de compartilhamento de informações para contribuir com a segurança do Atlântico Sul. A Organização exerce essa tarefa há mais de 57 anos sob a tutela do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), função exercida por Contra-almirantes da Argentina, Brasil e Uruguai, em sistema de rodízio. A existência de sistema comum para troca de informações entre esses países fortalece a confiança mútua e contribui para o incremento da Segurança Marítima regional.

Como consequência do seu Planejamento Estratégico, a MB também ampliou a capacidade e tarefas do seu Centro de Controle Marítimo de forma a produzir, integrar, analisar e compartilhar Inteligência Marítima com seus parceiros nacionais e internacionais.

Ademais da AMAS, a Marinha do Brasil buscou a fazer parceria com outras estruturas internacionais, participando do Centro de Coordenação Inter-regional (CIC), sediado em Yaoundé – Camarões, que congrega os países da costa atlântica

⁹ interação das Forças Armadas com outras agências com a finalidade de conciliar interesses e coordenar esforços para a consecução de objetivos ou propósitos convergentes que atendam ao bem comum, evitando a duplicidade de ações, dispersão de recursos e divergência de soluções com eficiência, eficácia, efetividade e menores custos [...] (BRASIL, 2017b, p.14).

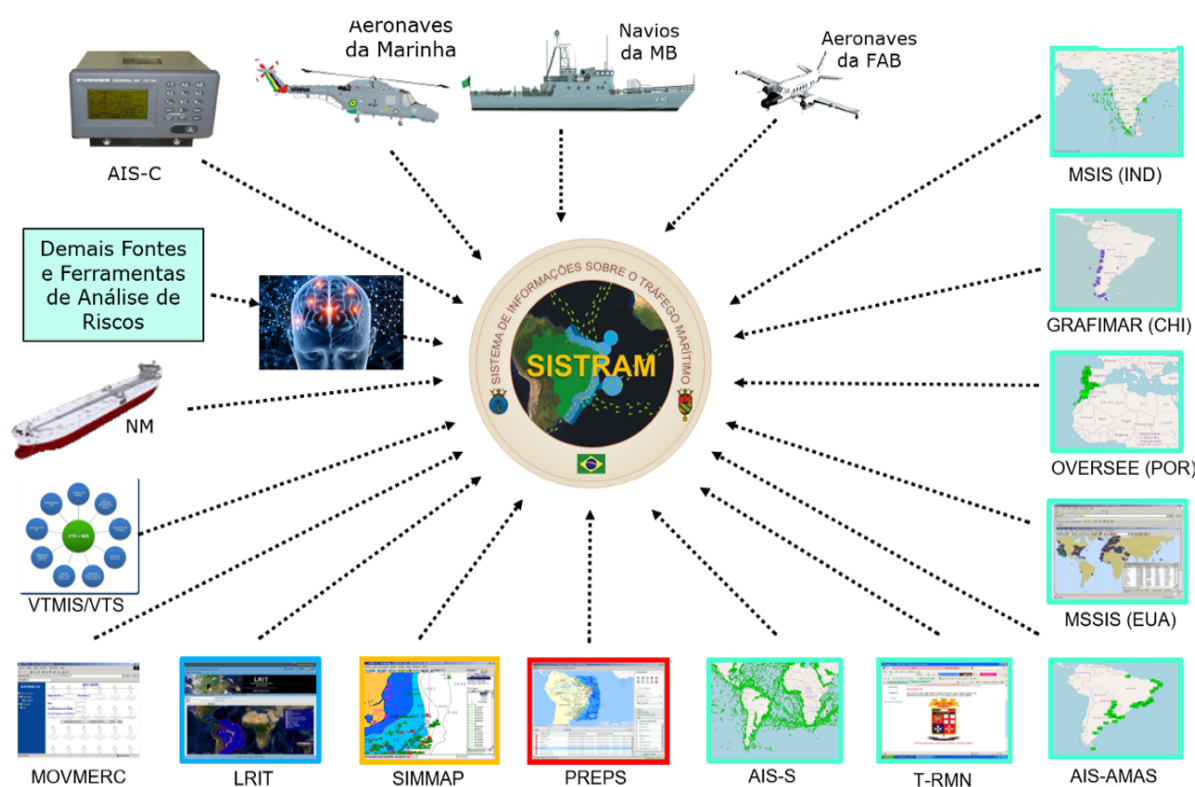
da África, da *Trans-Regional Maritime Network* (T-RMN), que consolida as informações de tráfego marítimo do Mar Mediterrâneo, América do Sul e Singapura, capitaneada pela Marinha Italiana e do *Pacific & Indian Ocean shipping Working Group* (PACIOSWG), grupo que reúne majoritariamente as Marinhas dos Oceanos Pacífico e Índico, além de acordos bilaterais para a troca de Inteligência Marítima com os seguintes países, recebendo dados dos seus respectivos Sistemas de Controle do Tráfego Marítimo: Camarões, Chile (*Geographic Information System* - GRAFIMAR), Estados Unidos da América (*Maritime Safety and Security Information System* - MSSIS), Índia (*Merchant Shipping Information System* - MSIS) e Portugal (OVERSEE). A troca de informações é diária e permite aos integrantes a ampliação da sua Consciência Situacional Marítima.

Todos esses Centros de Controle Marítimos e redes de colaboração internacionais empregam softwares que integram vários sistemas com diversas fontes de dados, esses sistemas apresentam as informações sobre o tráfego marítimo consolidadas em uma única visão, porém os dados dos diversos sistemas estão disponíveis em camadas para consulta, conforme demanda. Esses *softwares* empregam IA para a detecção automática de comportamentos anômalos¹⁰ que requeiram uma atenção especial dos analistas, contribuindo para a produção da Inteligência Marítima. Como exemplo, o Brasil emprega o Sistema de Informações do Tráfego Marítimo (SISTRAM), na Figura 1, retirada de uma apresentação institucional do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz)¹¹, é apresentado um diagrama que mostra as fontes de entrada de dados do SISTRAM, entre elas podemos destacar o Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (SIMMAP), o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT) e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), todos baseados em rastreamento de posição por via satélite.

¹⁰ No contexto marítimo o termo anomalia é empregado para definir uma atividade ou evento que ocorre em águas territoriais ou internacionais, resultando na violação de regras ou regulamentos e/ou da lei internacional do mar, como, por exemplo, a Convenção sobre Direito do Mar estabelecida pelas Nações Unidas (Porthun, 2016).

¹¹ O COMPAAz é uma Organização Militar da Marinha do Brasil que tem a seguinte missão: “Aprestar e empregar as Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais subordinadas, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e da lei e da ordem; para o cumprimento das atividades subsidiárias previstas em lei; e para o apoio à Política Externa (Brasil, 2020c).

Fig. 1 – Diagrama das fontes de dados do SISTRAM.



Fonte: Pires; Almeida Júnior, 2022.¹²

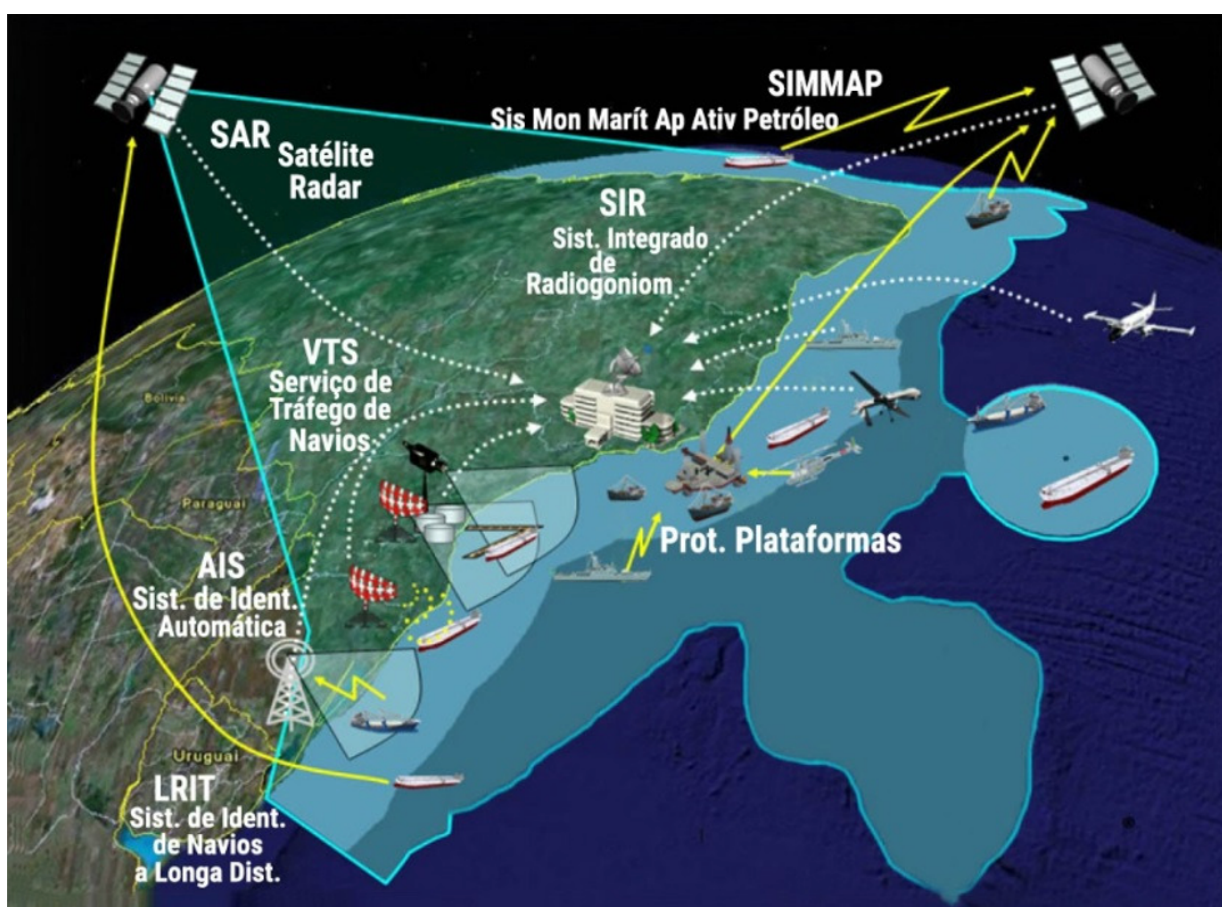
Merece destaque a entrada de dados que representam as “Demais Fontes e as Ferramentas de Análises de Risco”, pois qualquer dado que possa ajudar nas análises é empregado, entre eles dados das Forças de Segurança e outros Órgãos Governamentais como Polícia Federal, Receita Federal, IBAMA, etc. Nota-se também a figura do cérebro humano que representa o trabalho intelectual dos analistas que, empregando os seus conhecimentos e experiência profissional, realizam a análise de todos os dados disponíveis e produzem a Inteligência Marítima, gerando, tempestivamente, reportes acerca de Navios de Acompanhamento Especial (NAESP) (Pires; Almeida Júnior, 2022). Esta dinâmica será melhor explicada no próximo capítulo.

O SisGAAz é um projeto de sistema mais amplo, que abará mais fontes de dados, com mais sensores. Ele integra o SISTRAM com todas as suas fontes de

¹² Além dos Sistemas já citados anteriormente, ainda temos os seguintes Sistemas nesta figura: AIS-C – *Automatic Identification System type C*; AIS-AMAS – Estações costeiras de AIS da AMAS; AIS-S – Sistema AIS satelital; MOV MERC – Serviço de Movimentação dos Navios Mercantes nos Portos Brasileiros; VT MIS/VTS – *Vessel Traffic Management Information System/ Vessel Traffic Service*.

dados e mais alguns equipamentos e sistemas compostos por radares localizados em terra e embarcações, além de câmeras de alta resolução, satélites óticos e de abertura sintética (radar) e capacidades como a integração de informações recebidas de sistemas colaborativos. Os dados captados por GPS são transmitidos por meio de comunicação satelital para centrais de rastreamento e, no futuro, haverá a incorporação de sensores acústicos aos locais de monitoramento (Lampert e Costa, 2024). A concepção do SISGAAz é ilustrada na Figura 2.

Fig. 2 – Representação gráfica do SisGAAz.



Fonte: Lampert; Costa, 2024.

Neste capítulo, observa-se a relevância do investimento contínuo em tecnologia de monitoramento para a produção de Inteligência Marítima. Ademais, destaca-se a imprescindibilidade de acordos nacionais e internacionais para o compartilhamento dessas informações, buscando ampliar cada vez mais a rede colaborativa e, dessa forma, obtendo-se mais inteligência.

4 A RELAÇÃO ENTRE A INTELIGÊNCIA MARÍTIMA DOS CENTROS DE CONTROLES MARÍTIMOS E OS ILÍCITOS TRANSNACIONAIS

A necessidade de inteligência também é uma consequência dos recursos limitados. A aplicação eficaz da lei no mar exige que sejam feitas escolhas sobre a designação de meios finitos. Mesmo quando as patrulhas marítimas são conduzidas para interceptar "aleatoriamente" crimes como o contrabando de pessoas ou drogas, onde essas patrulhas ocorrem é baseado em inteligência. Mesmo as marinhas e guardas costeiras mais bem provida de meios não conseguem manter um "cordão de aço" em torno de um litoral nacional (Guilfoyle, 2017, tradução nossa).

O desafio em prover Segurança Marítima é enorme devido à imensidão dos mares, pois nem a Marinha ou Guarda Costeira mais bem equipada do mundo é capaz de patrulhar toda essa área, portanto, a atuação com inteligência é fundamental para direcionar os meios para patrulharem uma área onde há incidência de determinado crime ou para interceptar embarcações suspeitas, previamente selecionadas por conta de algum comportamento suspeito como navegação errática ou antieconômica, após ter realizado encontro não autorizado com alguma outra embarcação em alto-mar (transbordo), ter origem em algum porto onde a prática de determinado ilícito é comum, ter um histórico de países de bandeira/ armador suspeito ou alguma outra informação policial específica.

Como visto anteriormente, esses comportamentos suspeitos ou "anômalos" podem ser identificados com a ajuda de IA, que ao serem combinados ao trabalho intelectual dos analistas que, examinando minuciosamente todos os dados disponíveis, produzem a Inteligência Marítima e apontam os Navios de Acompanhamento Especial (NAESP), os quais serão acompanhados e, caso julgado necessário, serão abordados no mar para inspeção pela Autoridade Marítima em conjunto ou não com outros Órgãos Governamentais, dependendo do tipo de ilícito que se suspeita que o Navio esteja praticando. A Figura 3, ilustra exemplos de situações que podem levantar suspeita de alguma atividade irregular de navios e que demandam uma maior atenção e acompanhamento.

Fig. 3 – Exemplos de análises para gerar a Inteligência Marítima.



Fonte: Pires; Almeida Junior, 2022.

Como ressaltado por Guilfoyle, é importante saber para onde mandar os meios para efetuarem as suas patrulhas “aleatórias”, para isso é necessário ter inteligência, coletar os dados de ocorrências de ilícitos e produzir estatísticas para conhecer em que áreas cada tipo de ilícito é mais frequente.

A melhor explicação para o conceito de Inteligência Marítima encontrada, foi a elaborada por Brennan (2020) em seu artigo “O que é Inteligência Marítima”: “Inteligência Marítima é o processo sistemático de coleta, análise e aplicação de informações relacionadas ao ambiente e às atividades marítimas. Ela abrange várias facetas, incluindo inteligência de navegação¹³, inteligência operacional¹⁴, inteligência de segurança¹⁵ e inteligência ambiental¹⁶, cada uma desempenhando um papel

¹³ Inteligência de navegação: envolve a coleta e a análise de dados relacionados a rotas marítimas, condições climáticas e obstáculos, garantindo que as embarcações naveguem com segurança e eficiência pelos mares. Ela ajuda a otimizar rotas, evitar áreas perigosas e garantir chegadas e partidas em tempo hábil.

¹⁴ Inteligência operacional: tem o foco nas operações internas de uma embarcação ou frota, a inteligência operacional envolve o gerenciamento de recursos, a otimização de rotas, a garantia de conformidade com as leis marítimas internacionais e o aprimoramento da eficiência operacional geral.

¹⁵ Inteligência de segurança: consiste em proteger as embarcações, a carga e a tripulação de várias ameaças, como pirataria, terrorismo e ataques cibernéticos. A inteligência de segurança envolve a avaliação de ameaças, a implementação de protocolos de segurança e a garantia da segurança física e digital das operações marítimas.

¹⁶ Inteligência ambiental: refere-se à sustentabilidade e à proteção dos ecossistemas marinhos, a inteligência ambiental envolve o monitoramento, o gerenciamento e a atenuação do impacto ambiental das atividades marítimas. Ela garante a conformidade com as regulamentações ambientais e contribui para operações marítimas sustentáveis.

distinto no aprimoramento da segurança e da eficiência das operações marítimas”. Esta é uma visão civil, e é um serviço que algumas empresas de Tecnologia da Informação (TI) especializadas na área marítima, empregando IA, prestam para empresas de navegação, donas de frotas de navios mercantes, no sentido de prover segurança e garantir a operação dos navios sem intercorrências. Depreende-se também a importância da Inteligência Marítima para as empresas que gerenciam grandes frotas de navios mercantes, pois contratam serviços de Inteligência Marítima para se anteciparem às diversas situações e evitar enormes prejuízos. Evidentemente a inteligência marítima trabalhada nos Centros de Controle Marítimos dos Estados tem um caráter bem mais abrangente do que a gestão de uma frota, ela tem como objetivo proteger o tráfego marítimo como um todo, de forma a prevenir os ilícitos, empregando, se necessário, meios navais, com ou sem o apoio de outros Órgãos Governamentais (operações interagências), em outras palavras: visa prover Segurança Marítima.

A seguir, será apresentada a síntese da pesquisa bibliográfica sobre os tipos de Ilícitos Transnacionais praticados no meio marítimo, nas áreas marítimas onde cada Ilícito tem maior incidência e, como o emprego da Inteligência Marítima pode contribuir para a sua prevenção e proteção.

4.1. Tráfico de drogas na área marítima do Caribe

Por muitos anos, o Mar do Caribe tem sido a principal rota marítima para o tráfico de drogas. No mercado clandestino estadunidense, a cocaína é normalmente transportada da Colômbia para o México ou para a América Central por via marítima e depois por terra para os Estados Unidos da América e Canadá. A cocaína também é traficada da América Central para a Europa principalmente por via marítima, muitas vezes, em navios porta-contêineres. A Colômbia continua sendo a principal fonte da cocaína encontrada na Europa. Os meios empregados pelos traficantes de drogas na América Central se tornaram altamente sofisticados, pois além das embarcações pequenas super-rápidas, chamadas de *"go-fast"*¹⁷, também são empregadas

¹⁷ Um *go-fast boat* é um barco pequeno e rápido projetado com uma plataforma longa e estreita e um casco plano. Estes barcos são difíceis de detectar por radar, exceto em mares planos e calmos ou à curta distância. A Guarda Costeira dos Estados Unidos os consideraram furtivos, rápidos e muito difíceis de interceptar usando embarcações convencionais. Por causa disso, a Guarda Costeira desenvolveu suas próprias embarcações de alta velocidade e usa helicópteros equipados com rifles anti-material usados para desativar motores de barcos em fuga.

embarcações semissubmersíveis, as quais são quase impossíveis de serem paradas e inspecionadas (United Nations, 2013).

A atual situação de extrema fragilidade da Venezuela em função da corrupção, da pobreza e da insegurança alimentar, tem como consequência o aumento da criminalidade em terra e no mar. O tráfico de drogas neste país aumentou e está se tornando a principal rota de saída de drogas da América do Sul, conforme ilustrado na Figura 4. A carência de Caracas de Inteligência Marítima e capacidade de fiscalização agravam ainda mais a situação (Burroughs, 2020).

Fig. 4: Rotas do tráfico de drogas no Caribe.



Fonte: Isaac, 2021.

A fim de combater os Ilícitos Transnacionais, os Países do Caribe instituíram algumas organizações internacionais. A Agência de Implementação da Comunidade do Caribe para Crime e Segurança (CARICOM IMPACS), derivada da Comunidade do Caribe (CARICOM), composta por 15 Estados-membros, visa promover o intercâmbio de informações, a capacitação regional e a colaboração para melhorar a segurança regional. O Sistema de Segurança Regional (RSS), um órgão sub-regional separado voltado para a segurança coletiva entre sete dos participantes da

CARICOM, analisa a atividade criminosa na região e realiza patrulhas aéreas, terrestres e marítimas (Burroughs, 2020).

Os EUA, Estado protagonista no patrulhamento marítimo de drogas no Caribe, instituiu a *Joint Interagency Task Force South (JIATF-South)* para otimizar as suas ações. Com sede em Key West, Flórida, reúne uma série de organizações governamentais sob a direção da Guarda Costeira. Essa Força-Tarefa inclui o Departamento de Defesa, o Departamento de Justiça, a Administração de Combate às Drogas, a Alfândega, a Patrulha de Fronteiras, o FBI e a CIA. Além disso, a Força-Tarefa reúne agências de mais de 20 outras nações do Caribe, da América Latina e até da Europa. Ela utiliza navios da Guarda Costeira e da Marinha, submarinos e pequenas embarcações para patrulhar e realizar apreensões de navios no Mar do Caribe com base em inteligência (*Drug*, 2022).

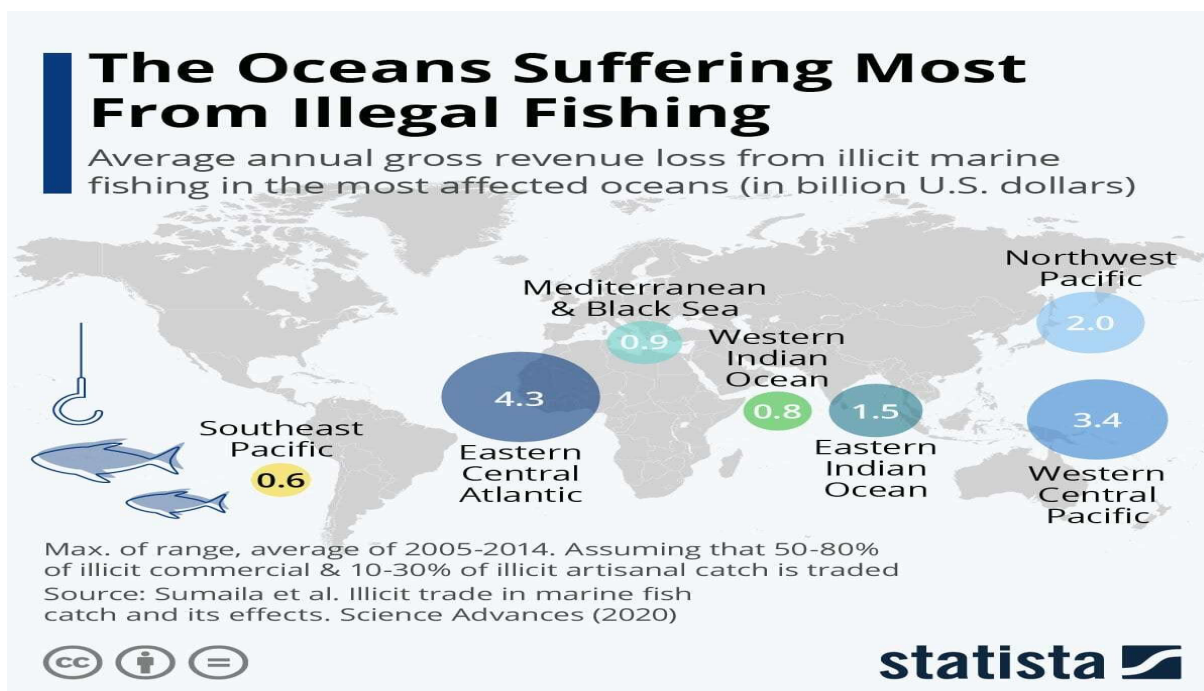
Constata-se que os EUA e os Países do Caribe seguem a recomendação da UNODC, citada a seguir, pois além do emprego de meios navais para patrulhar uma área marítima, é muito importante coletar informações para otimizar e direcionar as ações. A Venezuela demonstra o quanto maléfico é a fragilidade dos Estados e a falta da Inteligência Marítima podem ser para a Segurança Marítima.

A coleta de informações é importante para garantir um policiamento direcionado e eficaz em termos de recursos. Enquanto as embarcações mercantes são monitoradas usando AIS e LRIT, as embarcações pesqueiras frequentemente não são monitoradas. Isso significa que muitas vezes há uma lacuna no monitoramento da interação entre as embarcações de pesca e entre as e as embarcações mercantes. Os transbordos de, por exemplo, drogas ou armas no mar são, portanto, difíceis de serem detectados (...) (*United Nations*, 2011, local 137, tradução nossa).

4.2. Pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (IUU) na área marítima do Atlântico Central Oriental

A pesca IUU tem aumentado significativamente nos últimos 20 anos na África Ocidental. Os efeitos do comércio ilícito da pesca, em termos de impactos econômicos e de renda, são mais pronunciados nesta região, conforme ilustrado na Figura 5. Estima-se que a África perca anualmente entre US\$ 7,6 e US\$ 13,9 bilhões em impactos econômicos e entre US\$ 1,8 e US\$ 3,3 bilhões de renda, devido ao redirecionamento das capturas do comércio legítimo de frutos do mar para o ilícito (Sumalia *et al.*, 2020).

Fig. 5 - Os Oceanos que sofrem mais com a pesca ilegal.



Fonte: Sumaila *et al*, 2020.¹⁸

A região é beneficiada pelo Grande Ecossistema Marinho da Corrente das Canárias (*Canary Current Large Marine Ecosystem - CCLME*) que se estende de norte a sul da costa da África e engloba os seguintes países: Marrocos, Ilhas Canárias (Espanha), Mauritânia, Gâmbia, Senegal, Cabo Verde, Guiné e Guiné-Bissau, compreendendo um litoral aproximado de 4.220 km. O CCLME é composto por um conjunto variado de ecossistemas marinhos e costeiros e é caracterizado por um dos ecossistemas de ressurgência mais produtivos do mundo, sendo um importante reservatório de recursos para grande parte do noroeste da África (*United Nations*, 2020).

A pesca ilegal, não declarada e não regulamentada no noroeste da África é caracterizada entre outras, por atividades como transbordo ilegal, pesca não autorizada, uso de equipamentos e/ou técnicas proibidas, captura acessória excessiva e/ou proibida, capturas não autorizadas ou não declaradas e pesca em áreas proibidas ou durante a temporada proibida. Em 2015, foram contabilizadas na atividade de pesca na região cerca de 41.000 canoas e 1.000 embarcações industriais, incluindo cerca de 600 embarcações estrangeiras que operaram nas Zona

¹⁸ Sumaila *et al.*, adaptado por Katharina Buchholz, disponível em: <https://www.statista.com/chart/25021/illegal-fishing-revenue-losses-by-ocean/>.

Econômica Exclusiva (ZEE) dos países da CCLME sob licença livre ou no escopo de acordos de pesca com terceiras bandeiras, entre elas: China, União Europeia e outros (*United Nations*, 2020).

As embarcações de pesca industrial nacionais e estrangeiras, mesmo as legalmente autorizadas a pescar, se aproveitam dos fracos sistemas de vigilância para executar práticas prejudiciais, como o uso de equipamentos de pesca não conformes, o não cumprimento de regulamentos em geral e a não observância das zonas de pesca, por exemplo, além de fazer incursões ilegais em Estados vizinhos (*United Nations*, 2020).

Segundo Peter C. Oleson, ex-diretor assistente de planos e políticas da *Defense Intelligence Agency*, o combate à pesca IUU é essencialmente um problema de inteligência:

(...) A Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO) estima que existam mais de 4 milhões de barcos de pesca em todo o mundo.
 (...) A identificação da pesca IUU é como procurar agulha em um palheiro. Quais barcos estão envolvidos na pesca IUU e como podemos identificá-los?
 (...) A resposta para essas e outras perguntas requer vigilância, conhecimento profundo das operações e do comportamento da pesca, e análise (Oleson, 2023, local 1, tradução nossa).

4.3. Pirataria¹⁹ e roubo armado²⁰ na costa da Somália e Golfo de Áden

Os piratas de hoje atacam em pequenas lanchas rápidas, usam metralhadoras e granadas propelidas por foguetes (RPG) para forçar um navio mercante a reduzir a velocidade e, em seguida, usam cabos e ganchos para abordar o navio. Na maioria dos incidentes de pirataria contemporâneos, os criminosos não desejam se apoderar de toda a embarcação, da tripulação e da carga, mas apenas realizam um roubo armado de itens pessoais, eletrônicos, às vezes carga e alimentos. Há casos em que os piratas sequestram a tripulação e a força a conduzir a embarcação para um ancoradouro próximo à terra, de modo a continuar o saque da carga e, em seguida, tentar receber um resgate pela embarcação e pelo retorno da tripulação. Os fatores que contribuem para a pirataria incluem: aceitabilidade cultural na região da pirataria

¹⁹ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (*United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*), no seu artigo 101, define pirataria como o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação de um navio ou de uma aeronave privados **em alto mar** ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado (Brasil, 1990).

²⁰ A Resolução A. 1025(26) da IMO define Roubo Armado como ato ilícito de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação ou de ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio, ou contra pessoas ou bens a bordo deste, dentro das águas interiores de um Estado, das águas arquipelágicas ou do mar territorial (*International Maritime Organization*, 2010).

e do crime; proximidade de estados falidos; existência de um arcabouço legal fraco; geografia marítima favorável (arquipélagos ou passagem marítima²¹); conflito interno no estado; marinha, guarda costeira, ou força policial fraca ou inexistente e a possibilidade do recebimento de uma recompensa pela ação (Mansfield, 2008).

A costa da Somália que é perto de uma passagem marítima importante, o Estreito de Áden, entrada para o Mar Vermelho e para o Canal de Suez, região comumente chamada de “Chifre da África”, é a área marítima com um dos maiores números de ocorrências de pirataria e roubo armado, como é ilustrado na Figura 6. O país é caracterizado pela falta de governo estatal, pela ausência de controle sobre seus litorais e a pirataria está diretamente ligada à situação interna do Estado sem lei. Nesta região, os piratas estão atacando navios a uma distância de até 200 milhas náuticas do litoral, isto é, a centenas de quilômetros de qualquer porto ou passagem marítima (Mansfield, 2008).

Fig. 6 - Áreas marítimas com maior incidência de pirataria.



Fonte: DRK Risk and Security, 2024²².

²¹ Traduzido do termo em inglês *choke points*, que se refere a passagens estratégicas e estreitas que conectam duas áreas maiores entre si. Quando se trata de tráfego marítimo, geralmente são estreitos ou canais que recebem grandes volumes de tráfego devido à sua localização que permite otimizar uma rota marítima.

²² DRK Risk and Security. Disponível em: <http://drk-risksecurity.com/maritime-anti-piracy-security>.

Os piratas somalis atuam bem armados e se concentram no sequestro da embarcação e da tripulação. Os ataques estão ocorrendo cada vez mais longe da costa, o que indica que os esquifes²³ piratas estão sendo lançados de "navios-mãe" maiores (Wardin, 2012).

A comunidade internacional muitas vezes é compelida a desencadear ações preventivas, visando defender seus interesses e a sua própria segurança quando é ameaçada devido à instabilidade política e à falta de resposta aos problemas que deveriam ser resolvidos por estados fracos ou falidos. Cita-se como exemplo desse tipo de ação, a reação ao problema da pirataria nas águas ao redor da Somália, considerada uma grande ameaça à segurança do transporte marítimo no Chifre da África (Wardin, 2012).

A comunidade internacional respondeu com uma série de iniciativas como o envio da Força Naval Europeia (EUNAVFOR) para a execução da Operação Atalanta, o envio da *Combined Task Force* (CTF) 151 da OTAN para a execução da Operação *Ocean Shield* e a adoção de resoluções do Conselho de Segurança, como a Resolução 1851 (2008), que autoriza, entre outras coisas, com o consentimento da Somália, a entrada de Forças estrangeiras em suas águas territoriais e em seu território para reprimir a pirataria. Além disso, em 2008, a CTF 151 estabeleceu uma Área de Patrulha de Segurança Marítima (*Maritime Security Patrol Área* - MSPA) em águas internacionais ao largo da costa da Somália, seguido por um processo de compartilhamento de informações (United Nations, 2013).

Em 2000, foram registrados 23 incidentes de pirataria no Mar Vermelho, em Áden e na Somália, um terço do total da África. Esse nível foi mantido até 2001. O número de incidentes de pirataria registrados diminuiu nos três anos seguintes, em 2004, foram registrados apenas dez. É possível que a chegada em 2001 da coalizão multinacional (CTF) 150 para patrulhar os mares entre o Paquistão e a Somália, com o objetivo de encontrar membros de alto escalão da al-Qaeda tenha contribuído para o declínio. Mas o intervalo foi breve. Em 2005, os ataques de piratas foram retomados com intensidade na costa da Somália, auxiliados pelo contínuo conflito bélico em terra (Murphy, 2007, local 29, tradução nossa).

Outra iniciativa de patrulhamento das águas da região foi a CTF 150, liderada pelos EUA que, apesar de não ter a missão direta de combate à pirataria, pode ter inibido a ação dos piratas por algum tempo, porém outros fatores em terra puderam ter contribuído para a volta intensa dos ataques. Conclui-se que não adianta atuar

²³ Barco pequeno, geralmente usado como embarcação auxiliar em navios maiores ou para pequenas viagens de pesca e transporte em águas tranquilas.

somente no mar, é importante combater os fatores contribuintes em terra para prevenir os ilícitos no mar, também empregando para isso a Inteligência Marítima.

A IMO alerta os governos sobre a importância da Inteligência Marítima e da ação coordenada entre os diversos órgãos de segurança para a prevenção desta modalidade de crime:

É imperativo que os órgãos governamentais ou outros órgãos envolvidos colem estatísticas precisas dos incidentes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios (...). A inteligência avançada também pode ser útil na obtenção de informações para que os governos possam agir de forma coordenada mesmo antes da ocorrência de um ataque (*International Maritime Organization*, 2015, local 1, tradução nossa).

4.4. Contrabando e tráfico de pessoas no Mar Mediterrâneo

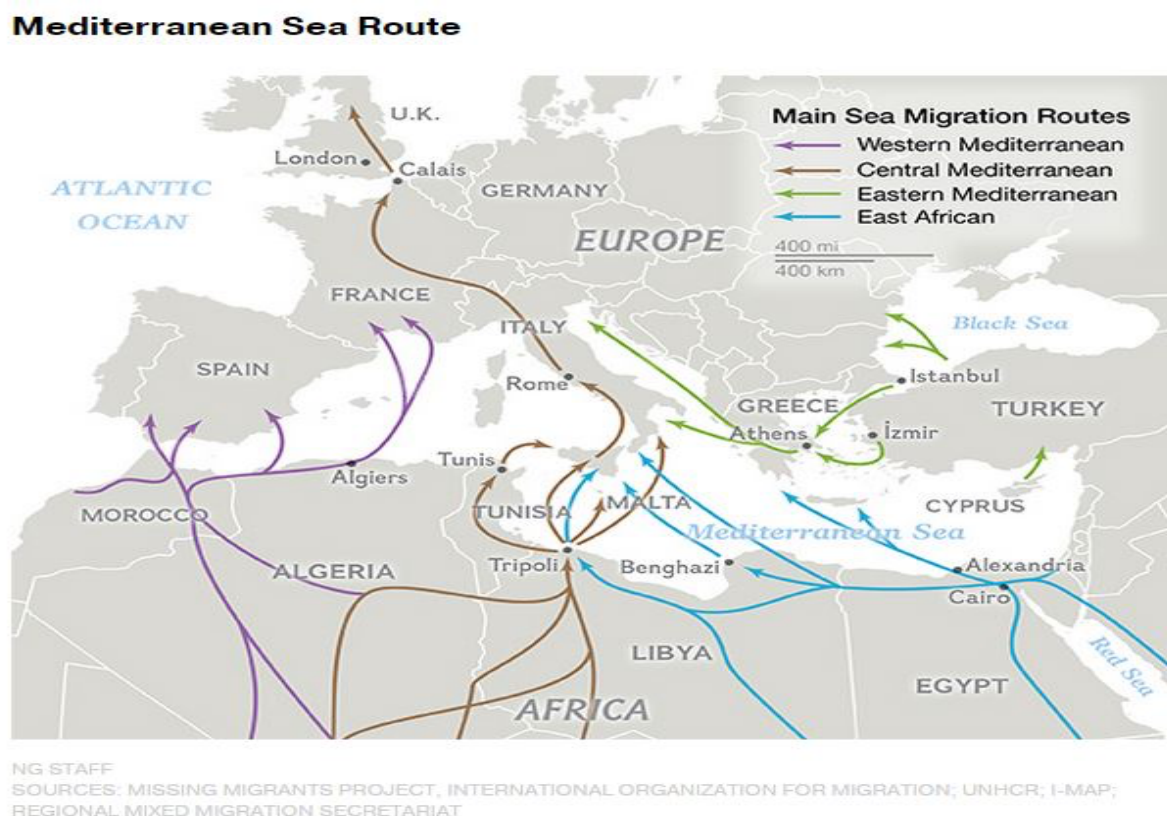
Durante séculos, as pessoas empreenderam viagens muito perigosas, arriscando suas vidas em busca da sua própria segurança quando consideram que correm risco de morte ou em busca de uma vida melhor, normalmente isso ocorre devido à instabilidade no seu país de origem (estado frágil ou falido). O contrabando de migrantes pelo mar é o mais perigoso, pois além do meio de transporte em barcos de pesca, navios mercantes e navios de carga ser insalubre, podem ser locais onde os direitos humanos são violados. Os oceanos também favorecem o "comércio" de seres humanos, os quais são negociados como mercadorias (*United Nations*, 2013).

Considerando que o objetivo da maioria dos migrantes é fugir do seu país de origem, não causa espanto que eles fujam por qualquer meio disponível, incluindo embarcações superlotadas e sem condições de navegabilidade. Muitas delas não resistem à viagem, resultando na perda de milhares de vidas todos os anos. Durante a Primavera Árabe²⁴, em janeiro de 2011, houve um pico nas saídas de embarcações com migrantes do norte da África, sendo estimado que 1.500 pessoas perderam a vida ao tentar atravessar o Mediterrâneo. As rotas de migrantes no Mar Mediterrâneo são ilustradas na Figura 7. Muitas vezes, os migrantes são vítimas do tráfico de pessoas ou são contrabandeados por grupos do crime organizado transnacional. Há fortes indícios de vínculos com outras modalidades de Ilícito Transnacional no ambiente marítimo, ou seja, algumas embarcações envolvidas em pesca IUU são

²⁴ Foi uma série de protestos de rua que aconteceram nos países árabes do norte da África e no Oriente Médio, a partir de 2010.

usadas simultaneamente para contrabando de migrantes ou tráfico de pessoas (United Nations, 2013).

Fig. 7: Rotas de migrantes no Mar Mediterrâneo.



Fonte: Conant, 2024²⁵.

Segundo a Circular 896 da IMO, na sua segunda revisão (*International Maritime Organization*, 2016), esclarece que os migrantes geralmente são transportados em navios que não são adequadamente tripulados, equipados ou licenciados para transportar passageiros em viagens internacionais, orienta que os Estados devem tomar medidas relacionadas à Segurança Marítima, de acordo com as leis nacionais e internacionais para eliminar essas práticas inseguras associadas ao tráfico, contrabando ou transporte de migrantes por mar. Entre as medidas listadas na Circular, cita-se:

coletar e divulgar informações sobre navios que se acredita estarem envolvidos em práticas inseguras associadas ao tráfico, contrabando ou transporte de migrantes (*International Maritime Organization*, 2016, local 2, tradução nossa).

²⁵ CONANT, Eve. Disponível em: <https://weblog.iom.int/worlds-congested-human-migration-routes-5-maps>.

Os Estados devem cooperar o máximo possível para prevenir e reprimir práticas inseguras associadas ao tráfico, contrabando ou transporte de migrantes por mar, em conformidade com o direito internacional do mar e todos os instrumentos internacionais relevantes geralmente aceitos (*International Maritime Organization*, 2016, local 3, tradução nossa).

Podemos mencionar como exemplo prático da incorporação dessas recomendações da IMO aos Estados, as instruções contidas na Estratégia para Segurança Marítima do Reino Unido:

O governo trabalha em estreita colaboração com vizinhos e parceiros internacionais para empregar o SOC²⁶ no domínio marítimo. Nossa colaboração envolve a interrupção de ameaças à segurança nacional como (...) contrabando de pessoas e tráfico de seres humanos (...) (*United Kingdom*, 2022, local 60, tradução nossa).

4.5. Conclusão parcial do capítulo

Em todos os ilícitos pesquisados na bibliografia acima, ficam latentes alguns fatores importantes para as suas ocorrências: Estados frágeis ou falidos como origem e/ ou fomentadores das práticas criminosas e a falta de Inteligência Marítima.

Da mesma maneira, em todos os Ilícitos Transnacionais pesquisados, a forma mais eficiente para o seu combate é a cooperação intergovernamental (operações interagências) e internacional, com um intenso compartilhamento de informações (Inteligência Marítima).

Outros pontos que devem ser ressaltados são que a simples presença de uma Força Naval patrulhando determinada área marítima, mesmo que sem a missão específica para a prevenção de um determinado ilícito, tem boas chances de inibir os criminosos de praticar suas atividades nesta área marítima e que se deve também realizar ações em terra, empregando a Inteligência Marítima, para a prevenção desses crimes, como foi exemplificado no caso da pirataria na Somália.

Em suma, a ausência de Inteligência Marítima impacta negativamente a prevenção e proteção aos Ilícitos Transnacionais. A solução para enfrentar esse desafio é justamente produzir essa inteligência, bem como promover a cooperação intergovernamental e internacional de forma a compartilhar informações e atuar coordenadamente no combate a esses ilícitos. A ação de presença no mar também é importante para prevenção de ilícitos.

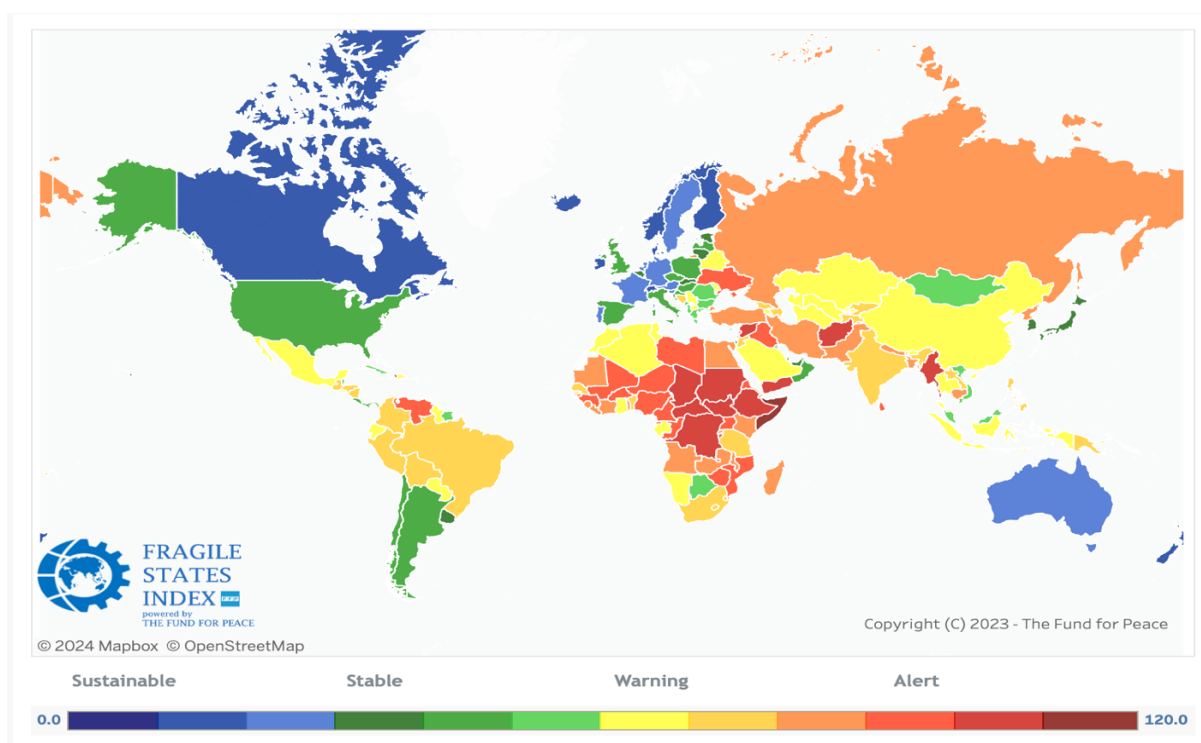
²⁶ Do inglês: *Sector Operations Centre* (SOC) – Centro de Operações Setorial.

5 O IMPACTO DA INTELIGÊNCIA MARÍTIMA FRENTE AOS ILÍCITOS TRANSNACIONAIS NA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

Todos os países-membros da AMAS possuem Marinhas, Guarda-Costeira e órgãos de segurança organizados, além de possuírem acordos de cooperação e troca de informações entre si e com outras Organizações e países. Os membros da AMAS que se revezam para exercer a função de CAMAS (Argentina, Brasil e Uruguai)²⁷ possuem Centros de Controle Marítimos e sistemas de monitoramento organizados e eficientes, muito parecidos com o do Brasil citado como exemplo no Capítulo 3. Os integrantes da AMAS continuam investindo no aprimoramento dessas capacidades, pois são requisitos necessários para exercer a função de CAMAS, os quais estão descritos no manual da AMAS (Coordenador de Área Marítima do Atlântico Sul, 2023).

Pelo Índice de Fragilidade dos Estados apresentado na Figura 8, os países-membros da AMAS não estão falidos e se encontram na categoria de estáveis e de aviso (*warning*), é dizer que possuem os elementos básicos que permitem prover Segurança Marítima.

Fig. 8. – Índice de Fragilidade dos Estados.



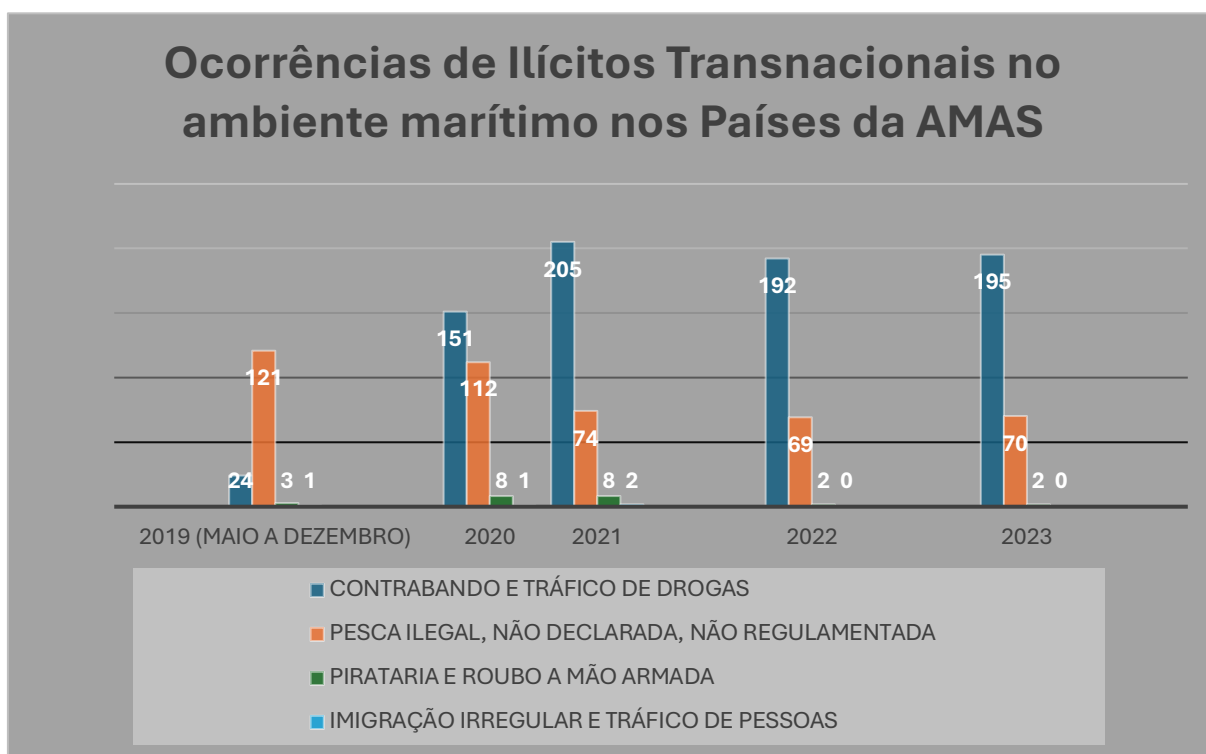
Fonte: The Fund for Peace, 2024²⁸.

²⁷ O Paraguai pleiteou entrar no revezamento para exercer a função de CAMAS e iniciou a preparação do seu Centro de Controle Marítimo, de forma a atender os requisitos previstos no Manual da AMAS.

²⁸ Fragile States index heat map. **The Fund for Peace**, 2024. Disponível em: <https://fragilestatesindex.org/analytics/fsi-heat-map/>.

De acordo com os dados obtidos no Centro de Fusão de Informações Marítimas para a América Latina (IFC-Peru)²⁹, nos últimos cinco anos, os Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo com maior ocorrência na AMAS foi o Contrabando e Tráfico de drogas, seguidos pela pesca IUU, pirataria e roubo a mão armada e, finalmente pela imigração ilegal e tráfico de pessoas, conforme mostrado no gráfico da Figura 9. Percebe-se que de 2019 para 2021 houve um abrupto aumento das ocorrências reportadas de contrabando e tráfico de drogas e uma ligeira redução nas ocorrências de pesca IUU a partir de 2020, os demais ilícitos não são tão frequentes na AMAS e também apresentam uma tendência de queda.

Fig. 9 - Ocorrências de Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo nos Países da AMAS



Fonte: Centro de Fusão de Informações Marítimas para a América Latina (Peru), 2024³⁰.

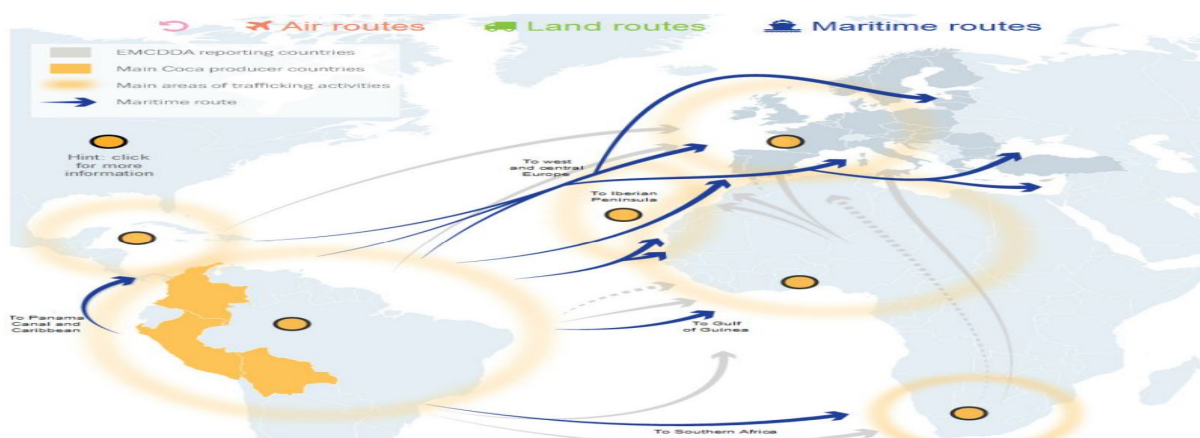
Os dados do gráfico acima fazem sentido quando pesquisamos as maiores rotas do tráfico de drogas do mundo. A Colômbia, Peru e Bolívia são os maiores produtores de cocaína do mundo e a América Latina, por consequência, é a principal

²⁹ Centro de Fusão de Informação Marítima para a América Latina (*Information Fusion Center* - IFC-Peru) – tem como principal objetivo fornecer informações oportunas e precisas a todos os membros dessa comunidade, com o intuito de proteger a vida humana no mar, nos rios ou nos lagos, bem como reprimir atividades ilegais e a proteção do ambiente aquático em nível nacional e internacional.

³⁰ Gráfico confeccionado pelo autor com dados obtidos junto ao IFC-Peru.

rota da cocaína para a Europa (*United Nations Office Drugs and Crime*, 2021), sendo que a grande maioria dessas rotas são marítimas (estima-se cerca de 90%) (*United Nations*, 2023), conforme ilustrado na Figura 10. Ressalta-se na figura as rotas marítimas da droga para a Europa saindo do Brasil.

Fig. 10 – Rotas da cocaína para a Europa.



Fonte: Bezverkha, 2019.³¹

Da mesma forma, de acordo com a Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO), a AMAS engloba a área de pesca 41, uma das mais importantes em termos de desembarque total e valor comercial, na qual são extraídas duas espécies de pescado: a merluza argentina e a merluza patagônica (Trigo, 2021).

Revisitando a Figura 6, que contém dados de pirataria e roubo armado de 2005, extrai-se que só houve uma incidência deste tipo de ilícito no Atlântico Sul, o que também confirma os dados do IFC-Peru, no qual indica a baixa incidência do mesmo nas águas da AMAS.

Sobre a Imigração Ilegal e Tráfico de pessoas no Atlântico Sul, nada relevante foi encontrado na bibliografia.

Doravante, será feita análise individual dos países que se revezam na função de CAMAS. O caso da Argentina é interessante, pois existe um clamor da sociedade sobre a pesca IUU, a qual é destaque nas manchetes da mídia e é assunto para calorosos debates entre a população, principalmente por conta dos grandes prejuízos econômicos que causa ao país. A percepção geral é que o tema representa o maior desafio para a Segurança Marítima e que o Estado não está lidando apropriadamente com o problema (Fernández, 2021).

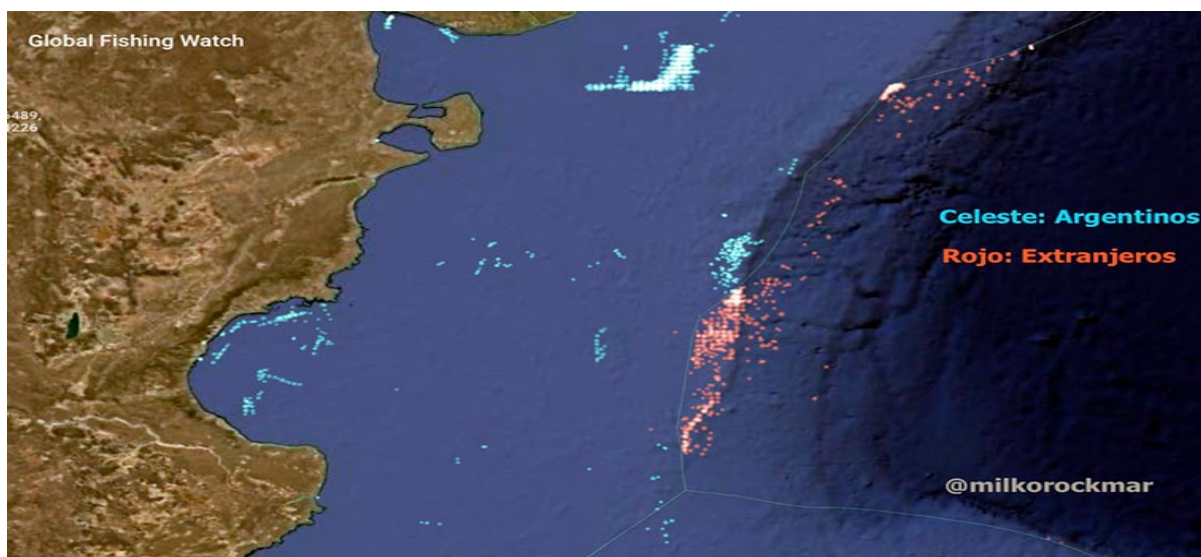
³¹ Bezverkha, Anastasia. Disponível em: <https://www.talkingdrugs.org/pt/the-routes-of-cocaine/>.

O que ocorre é que a maioria dos barcos pesqueiros estrangeiros ou os que não possuem licença para pesca na Argentina realizam as suas atividades a pouco mais de 200 milhas náuticas da costa, que representa o limite da sua ZEE, a qual é popularmente chamada de milha 201, fato que está ilustrado na Figura 11, onde é apresentada uma tela do sistema de monitoramento marítimo da *Global Fishing Watch* que mostra uma grande concentração de barcos de pesca não argentinos no limite externo da ZEE argentina (Trigo, 2021).

Esta prática não representa crime ou contravenção, pois esta área já é considerada alto mar³², sem jurisdição ou privilégios de nenhum país, o que compreende uma lacuna na legislação e impede a ação das autoridades argentinas para prevenir a depredação do ecossistema marítimo.

Outra questão é a disputa pela soberania das Ilhas Malvinas, pois a ZEE associada às ilhas se sobrepõe à ZEE da Argentina. Esta área é rica em pesca e o Reino Unido emite licenças de pesca para a região, as quais não são reconhecidas pelo governo argentino, considerando a pesca dos barcos licenciados pelo Reino Unido nesta área como pesca IUU (Trigo, 2021).

Fig. 11 – Barcos pesqueiros estrangeiros no limite da ZEE da Argentina.



Fonte: Fernández, 2021.

³² Segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), o "alto mar" é definido como todas as partes do mar que não estão incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial, nas águas interiores de um Estado ou nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago. Em termos gerais, o alto mar começa onde termina a jurisdição nacional, ou seja, além das 200 milhas náuticas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

No alto mar, prevalece o princípio da liberdade, que permite a todos os Estados, sejam costeiros ou sem litoral, a liberdade de navegação, sobrevoo, instalação de cabos e dutos submarinos, construção de ilhas artificiais, pesca e pesquisa científica.

Segundo o Capitão de Fragata Sérgio Ciminari³³ (Ciminari, 2024), a troca de Inteligência Marítima entre os diversos entes governamentais, dentre os quais a Prefeitura Naval Argentina (PNA) e, entre Organismos internacionais como o CAMAS, vem contribuindo para a prevenção e proteção contra os Ilícitos Transnacionais nos ambientes marítimos objetos deste trabalho. Vale ressaltar que na Argentina como nos demais países da AMAS, a pesca IUU não é crime, mas contravenção que é punida com apreensão do barco e multa. Ressaltou que o planejamento das Patrulhas Navais é realizado em conjunto com a PNA, no qual a Inteligência Marítima é levada em consideração, e que as patrulhas apresentam resultados satisfatórios.

No caso brasileiro, em entrevista concedida em 2019 (Malafaia, 2019), o então Capitão de Mar e Guerra Gustavo Calero Garriga Pires, à época Comandante do recém-criado CISMAR (Centro Integrado de Segurança Marítima)³⁴, já afirmava que não havia dúvida que a reformulação do Centro de Controle Marítimo da MB, integrando as ações com os outros Órgãos Governamentais, havia trazido um impacto positivo na Segurança Marítima nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Em entrevista para este trabalho em 2024, o Capitão de Corveta Henrique Oliveira³⁵ (Oliveira, 2024), Chefe da Seção de Inteligência Marítima do COMPAAz, relatou que os esforços da MB no combate aos Ilícitos Transnacionais praticados no ambiente marítimo por meio do monitoramento do tráfego marítimo e das Operações Interagências é eficaz na prevenção e proteção desses ilícitos e que as estatísticas apresentadas na entrevista, Figura 12, sugerem isso, pois houve um considerável aumento nas apreensões a partir de 2019, quando a MB aprimorou o seu Centro de Controle Marítimo e passou a executar as ações integradamente com os outros Órgãos Governamentais, além do emprego de meios navais em Operações Interagências, com base nos dados da Inteligência Marítima, proporcionou uma economicidade e concentração de esforços, otimizando as ações para prover Segurança Marítima.

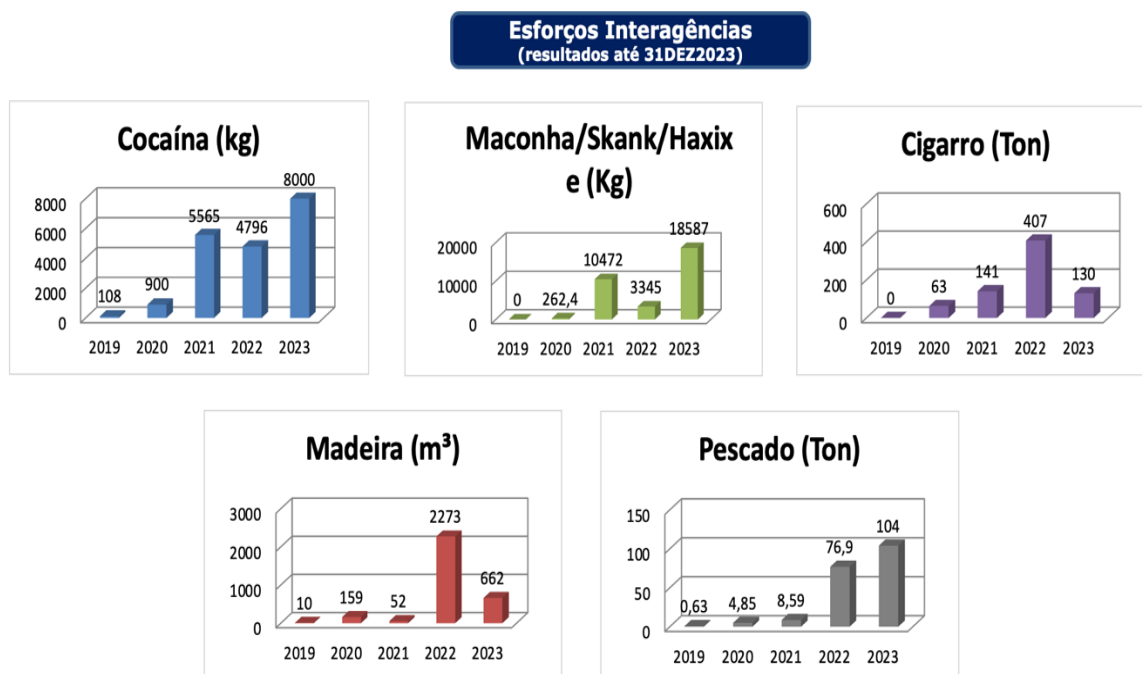
³³ Capitão de Fragata da Marinha argentina Sérgio Ciminari, exerceu várias funções na área de Controle Naval do Tráfego Marítimo daquele País, entre elas imediato do Comando Naval de Trânsito Marítimo e Chefe de Operações do CAMAS, nos concedeu uma entrevista em 31 de abril de 2024. As questões podem ser consultadas no Apêndice A.

³⁴ Nome do Centro de Controle Marítimo da MB, anterior a atual denominação de COMPAAz.

³⁵ Capitão de Fragata Henrique Augusto de Oliveira da Marinha do Brasil, atual Chefe da Seção de Inteligência Marítima do COMPAAz desde fevereiro de 2023, nos concedeu uma entrevista em 11 de abril de 2024. As questões podem ser consultadas no Apêndice B.

Fig. 12 – Estatística do COMPAAz com os resultados das Operações Interagências.

Repreensão ao tráfico de drogas/contrabando/pesca IUU



Fonte: Oliveira, 2024.

Na mesma linha, ao pesquisar o Uruguai, o Capitão de Mar e Guerra Mario Vaucher³⁶ (Vaucher, 2024), Comandante do Centro de Controle Marítimo do Uruguai (COLCO Uruguai), relatou em sua entrevista que o seu Centro de Controle Marítimo compartilha informações com os Órgãos de Segurança de seu país e que, apesar de não dispor de nenhuma estatística específica para apresentar, pois as mesmas são produzidas sob demanda, considera que vem obtendo bons resultados na prevenção e proteção dos Ilícitos Transnacionais, mesmo porque é muito difícil mensurar a eficiência da prevenção.

Pontuou que, para o combate a ilícitos no ambiente marítimo, sua Marinha não é tão dependente de outras agências, pois as informações são processadas dentro da mesma e são passadas para as unidades da própria Força Naval para realizar a ação necessária, devido ao fato de que a Marinha do seu país possui autonomia para

³⁶ Capitão de Mar e Guerra Mario Vaucher da Marinha uruguaia, atual Comandante Local Operativo (COLCO) do Uruguai, além de ter exercido por vários anos funções na área de Controle Naval do Tráfego Marítimo daquele País, nos concedeu uma entrevista em 15 de abril de 2024. As questões podem ser consultadas no Apêndice C.

aplicar a lei, mas que a integração com outras agências e as informações trocadas dentro da AMAS contribuem para a prevenção e proteção contra esses crimes, ressaltou que o mais importante é a confiança mútua desenvolvida no âmbito da Organização, o que facilita e acelera a troca de informações e as coordenações necessárias para fazer frente à uma ameaça.

5.1. Conclusão parcial do capítulo

Os países integrantes da AMAS não possuem os fatores necessários para o fomento dos Ilícitos Transnacionais, pois não são Estados frágeis ou falidos e possuem instituições envolvidas na promoção da Segurança Marítima organizadas. Por outro lado, o Atlântico Sul é a principal rota marítima do tráfico de cocaína para a Europa e é uma lucrativa área de pesca.

A análise dos dados estatísticos obtidos no Centro de Fusão de Informações Marítimas para a América Latina (IFC-Peru) revela um quadro claro sobre a incidência de Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS). Entre 2019 e 2023, as ocorrências de contrabando e tráfico de drogas foram as mais frequentes, seguidas pela pesca IUU, pirataria e roubo armado, e imigração irregular e tráfico de pessoas.

Os dados indicam uma tendência de aumento nas ocorrências de contrabando e tráfico de drogas registradas nas abordagens das Patrulhas Navais realizadas, sugerindo um incremento na eficácia das ações de proteção contra esses crimes. Esse aumento sugere uma melhoria na coleta, análise e intercâmbio de Inteligência Marítima, permitindo uma atuação mais direcionada e eficaz das autoridades.

A pesca IUU também apresentou números relevantes, com 121 ocorrências registradas em 2019, tendo havido uma significativa diminuição de 2020 para 2021 e, a partir deste ano, uma gradual redução para 70 ocorrências em 2023. Essa redução pode ser vista como reflexo positivo da intensificação das operações de fiscalização no mar (ação de presença), também direcionadas pela inteligência, e da cooperação internacional, que podem ter resultado na melhora da prevenção contra esta contravenção. No entanto, ainda representa um desafio significativo para a segurança e para a economia da região.

Além disso, a pirataria e o roubo armado, embora menos frequentes, ainda representam ameaça à segurança marítima. As estatísticas mostraram um pico em 2020 e 2021 com oito ocorrências, mas uma diminuição significativa para apenas dois

casos em 2023. Essa variação destaca a importância da presença contínua e vigilante das Forças de Segurança e Defesa no mar.

A imigração irregular e o tráfico de pessoas também apresentaram forte tendência de queda no período considerado. Apesar de quase não ocorrerem na AMAS, são preocupações constantes devido ao potencial impacto humanitário e social.

Os dados apresentados para esses últimos três tipos de ilícitos corroboram a premissa de que as ações desenvolvidas com o apoio da Inteligência Marítima estão prevenindo esses tipos de atividades ilícitas.

Em suma, com base nos dados estatísticos apresentados acima, percebe-se que a Inteligência Marítima contribui significativamente para o incremento da prevenção ou proteção dos Ilícitos Transnacionais na AMAS.

As entrevistas citadas acima apontam que esta Inteligência é a ferramenta principal para prover Segurança Marítima na AMAS e que o emprego da mesma associada com a cooperação intragovernamental e internacional ao longo período considerado vêm dando bons resultados no incremento da Segurança Marítima.

A contribuição da Organização da AMAS nos bons resultados obtidos não pode ser ignorado, pois a confiança mútua desenvolvida ao longo de seus 57 anos de existência possibilita as coordenações necessárias para uma resposta imediata a ameaças comuns. A cooperação entre os países-membros e a constante troca de informações, alinhadas aos estudos e orientações dos Organismos Internacionais, são características marcantes da Organização e fundamentais para o sucesso no combate aos Ilícitos Transnacionais.

De tudo que foi abordado, conclui-se que a Inteligência Marítima tem um impacto positivo na Segurança Marítima da AMAS.

6 CONCLUSÃO

Os Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo representam séria ameaça à Segurança e Defesa Nacionais. Após a Guerra Fria, houve um aumento desses ilícitos e os Estados passaram a dar mais atenção aos mesmos. A Comunidade Internacional entendeu que o intercâmbio de inteligência e a cooperação são fundamentais para a mitigação desses crimes.

Desenvolveu-se o conceito de Consciência Situacional Marítima e os Centros de Controle Marítimos tiveram que evoluir, passando a produzir a Inteligência Marítima. A utilização de tecnologias avançadas de monitoramento, a integração de sistemas de informação e a cooperação entre diferentes órgãos infranacionais e entre Estados trouxeram melhorias significativas à Segurança Marítima. As iniciativas implementadas demonstraram a importância da Inteligência Marítima na alocação eficiente dos meios, realizando Patrulhas Navais mais eficazes.

O estudo realizado no capítulo quatro sobre os tipos de Ilícitos Transnacionais praticados no meio marítimo, nas áreas onde cada tipo de Ilícito tem maior incidência, ratificou a necessidade do intercâmbio de inteligência e da cooperação para o enfrentamento dessas ameaças. O mesmo estudo apontou os fatores necessários para a prática desses crimes: a existência de Estados frágeis ou falidos como origem e/ ou fomentadores das práticas criminosas e a ausência de Inteligência Marítima. Desta forma, depreende-se que a falta de Inteligência Marítima impacta negativamente na Segurança Marítima.

Os países-membros da AMAS não apresentam os fatores necessários apontados como fomentadores de Ilícitos Transnacionais. No entanto, o Atlântico Sul constitui a principal rota marítima para o tráfico de cocaína com destino à Europa e uma área lucrativa para a pesca, o que explica e corrobora os dados que mostram a alta incidência do tráfico de drogas e da pesca IUU em suas águas entre 2019 e 2023.

As estatísticas apresentadas no capítulo cinco sugerem que no caso do contrabando e tráfico de drogas, a proteção a este ilícito foi incrementada, pois as ocorrências de apreensões aumentaram e, no caso da pesca IUU, a melhora da prevenção prevaleceu porque os incidentes reportados sofreram uma queda desde 2019. Esses fatos são consequência das Patrulhas Navais direcionadas pela inteligência e das ações de presença no mar.

Os demais ilícitos que figuram na estatística (pirataria, roubo armado, imigração irregular e o tráfego de pessoas) são bem menos frequentes na AMAS e, todos

apresentaram uma tendência de queda nos últimos cinco anos, sendo que a imigração irregular e o tráfico de pessoas quase não ocorreram no período considerado. Esses dados corroboram a conclusão de que as ações com o apoio da Inteligência Marítima preveniram esses tipos de ação criminosa.

A análise das entrevistas com especialistas aponta que a Inteligência Marítima é a principal ferramenta e tem se mostrado eficaz no combate aos Ilícitos Transnacionais na AMAS. Além disso, o emprego dessa inteligência, associado à cooperação intragovernamental e internacional ao longo dos últimos cinco anos, tem gerado bons resultados no incremento da prevenção ou da proteção contra esses ilícitos.

Agrega-se aos fatos mencionados os esforços conjuntos dos países da AMAS e a confiança mútua desenvolvida durante os 57 anos de existência da Organização, a qual seguindo todos os estudos realizados e orientações das Organizações Internacionais que caracterizam a cooperação como fundamental para o combate aos crimes transnacionais, permitiram as coordenações necessárias para uma resposta imediata à ameaça comum e também tiveram um importante impacto na prevenção e proteção aos ilícitos. A constante troca de informações e a cooperação no âmbito desta Organização têm sido fundamentais para a obtenção dos resultados positivos.

Desta forma, diante de tudo que foi apresentado, alcançou-se o objetivo deste trabalho, respondendo ao problema proposto que a Inteligência Marítima produzida pelos Centros de Controle Marítimos contribui significativamente para o incremento da proteção ou prevenção de Ilícitos Transnacionais na Área Marítima do Atlântico Sul, tendo, portanto, um impacto positivo na Segurança Marítima.

Como recomendações para o aperfeiçoamento da Segurança Marítima, constatou-se essencial a continuidade dos investimentos em tecnologias avançadas de monitoramento, a ampliação da rede de cooperação intragovernamental e internacional, o fortalecimento das capacidades de análise e integração de informações e o incremento das ações de presença no mar.

Por fim, deve-se mencionar que a proteção e a prevenção aos Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo dependem de uma abordagem holística, que integra esforços locais, regionais e globais, garantindo assim, a preservação dos interesses nacionais e a Segurança Marítima no Atlântico Sul.

REFERÊNCIAS

BEZVERKHA, Anastasia. As rotas da cocaína. **Talking Drugs**, [S. l.], 11 dez. 2019. Disponível em: <https://www.talkingdrugs.org/pt/the-routes-of-cocaine/>. Acesso em: 23 mar. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Brasília, DF: Presidência da República, 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 21 mai. 2024

BRASIL. **Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999**. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, DF: Presidência da República, [2010]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm. Acesso em: 19 fev. 2024.

BRASIL. Marinha. **Plano Estratégico da Marinha**. Brasília, DF: MB, 2020a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/pem2040>. Acesso em: 23 mar. 2024.

BRASIL. Marinha. Estado-Maior da Armada. **Portaria n. 78, 30 abr. 2020**. Regulamento do Comando de Operações Navais. Brasília, DF: EMA, 2020c.

BRASIL. Marinha. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**. Doutrina Militar Naval. Brasília, DF: EMA, 2017a.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa. Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF: MD, 2012. Versão sob apreciação do Congresso Nacional. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf. Acesso em: 19 jan. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF: MD, 2020b. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf. Acesso em: 19 jan. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD33-M-12**: Operações Interagências. 2. ed. Brasília, DF: MD, 2017b.

BRENNAN, O. **What is Maritime Intelligence?** Thornaby, UK: Seer, [2024]. Disponível em: <https://seerbi.uk/what-is-maritime-intelligence>. Acesso em: 21 fev. 2024.

BURROUGHS, Laura. How the U.S. can better suppress illegal drug trafficking in the Caribbean. **CIMSEC**, [S.l.], 2020. Disponível em: <https://cimsec.org/how-the-u-s-can-better-suppress-illegal-drug-trafficking-in-the-caribbean/>. Acesso em 8 mai. 2024.

CENTRO DE FUSÃO DE INFORMAÇÕES MARÍTIMAS PARA A AMÉRICA LATINA (Peru). **Solicitud de información**. Destinatário: Felipe José Macieira Ramos. Rio de Janeiro, 01 abr. 2024. 2 mensagens eletrônicas.

CIMINARI, Sérgio. **O impacto do emprego e compartilhamento da Inteligência Marítima na Argentina**. [Entrevista cedida a] Felipe José Macieira Ramos, [Rio de Janeiro], 31 abr. 2024. Mensagem eletrônica.

CONANT, Eve. Main migration route. **International Organization for Migration**, 2024. Disponível em: <https://weblog.iom.int/worlds-congested-human-migration-routes-5-maps>. Acesso em: 8 maio 2024.

COORDENADOR DA ÁREA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL. Manual da AMAS. Buenos Aires: AMAS, 2023. Disponível em: <https://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/MANUAL%20DEL%20AMAS%20ED.%202023%20EN%20PORTUGUES.pdf>. Acesso em: 26 maio 2024.

DRUG trafficking in the Caribbean Sea, **Maritimes Crimes**, 25 Feb. 2022. Disponível em: <https://maritimescrimes.com/2022/02/25/drug-trafficking-in-the-caribbean-sea/>. Acesso em: 8 maio 2024.

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (Brasil). **Fundamentos do Poder Nacional**. Rio de Janeiro: ESG, 2024. 164 p.

FARIA, J. A. P. M. DE. A Consciência situacional marítima e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 213–239, jan/jun. 2012.

FERNÁNDEZ, Karina. Pesca ilegal, el tema del verano. **Revistapuerto.com.ar**, [S. l.], 18 mar. 2021. Disponível em: <https://revistapuerto.com.ar/2021/03/pesca-ilegal-el-tema-del-verano/>. Acesso em: 3 jun. 2024.

FIGUEIREDO, E. DE L.; MONTEIRO, A. A. D. O papel do Brasil na segurança marítima do Atlântico Sul. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 25-62, jul./dez. 2015.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS - **Fight against illegal, unreported and unregulated fishing in West Africa**, Rome: FAO, 2020. Disponível em: <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/bed0aeac-559f-46ed-bca1-d42e9890b629/content>. Acesso em: 17 maio 2024.

GUILFOYLE, Douglas. Maritime Law Enforcement Operations and Intelligence in an Age of Maritime Security. **International Law Studies**, Newport, v. 93, p. 298-321, 2017. Disponível em <https://digitalcommons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1708&context=ils>. Acesso em: 8 maio 2024.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Interim measures for combating unsafe practices associated with the Trafficking, Smuggling or Transport of Migrants by Sea**, London: IMO, 2016. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/MSC.1-Circ.896-Rev.2.pdf>. Acesso em: 20 maio 2024.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships**. London: IMO, 2010. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1025\(26\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1025(26).pdf). Acesso em: 20 maio 2024.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Piracy and Armed Robbery Against Ships: Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships**. London: IMO, 2015. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.1-Circ.1333-Rev.1.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2024.

ISAAC, Akhenaton. Maritime Security and control of drug trafficking route in the Caribbean Basin. *In*: INTER-AMERICAN DRUG ABUSE CONTROL COMMISSION (CICAD'S) EXPERT GROUP ON MARITIME NARCOTRAFFICKING, 2021, Bogotá. **Anais** [...]. Washington: OAS, 2012. Disponível em: https://www.oas.org/en/sms/cicad/maritime-narcotrafficking/docs/8.%20TRINIDAD&TOBAGO_Captain%20Isaac-ENG.pdf. Acesso em: 8 maio 2024

LAMPERT, João Alberto de Araújo; COSTA, Edwaldo, SisGAAz: **Proteção e monitoramento das águas jurisdicionais brasileiras**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2024. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>. Acesso em: 1 maio 2024.

MALAFIA, Guilherme Lopes. **Operação Interagências**: um novo conceito de operação para o CISMAR. 2019. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) - Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://www.repositorio.mar.mil.br/bitstream/ripcmb/844516/1/guilherme%20lopes%20malafia.pdf>. Acesso em: 8 maio 2024.

MANSFIELD, Charles T. **Modern Piracy: the impact on maritime security**. 2008. Monografia (Master of Military Studies) - USMC Command and Staff College, Quantico, 2008. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA490682.pdf>. Acesso em: 19 maio 2024.

MURPHY, Martin N. **Contemporary piracy and maritime terrorism the threat to international security**. New York: Routledge, 2007. Disponível em: https://www.google.com.br/books/edition/Contemporary_Piracy_and_Maritime_Terrori/uXp9MZk9nC?hl=en&gbpv=1&dq=%. Acesso em: 19 maio 2024.

OLESON, P. C. Intelligence on the High Seas: Using Intelligence to Counter Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing. **Studies in Intelligence**, Washington, v. 67, p. 1-8, 2023. Disponível em: <https://www.cia.gov/resources/csi/studies-in-intelligence/studies-in-intelligence-67-no-1-extracts-march-2023/intelligence-on-the-high-seas-using-intelligence-to-counter-illegal-unreported-and-unregulated-fishing/>. Acesso em: 8 maio 2024.

OLIVEIRA, Henrique Augusto de. **O impacto do emprego e compartilhamento da Inteligência Marítima no Brasil**. [Entrevista cedida a] Felipe José Macieira Ramos, [Rio de Janeiro], 11 abr. 2024. Mensagem eletrônica.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. Projeto de Declaração sobre Segurança nas Américas. *In*: CONFERÊNCIA ESPECIAL SOBRE SEGURANÇA. 2003, Cidade do México. **Anais** [...]. Cidade do México: OEA, 2003. Disponível em: http://www.oas.org/juridico/portuguese/decl_security_pt.pdf. Acesso em: 5 mar. 2024.

PIRES, Gustavo Calero Garriga; ALMEIDA JUNIOR, Luciano Calixto de. Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul. *In*: APRESENTAÇÃO INSTITUCIONAL DO COMANDO DE OPERAÇÕES MARÍTIMAS, 2022, Rio de Janeiro. **Apresentação** [...]. Rio de Janeiro: COMPAAz, 2022.

PORTHUN, Ana Lucia Mesiano. **Sistema de informações sobre o tráfego marítimo – SISTRAM**: uma contribuição dos sistemas analíticos visuais para a análise de comportamentos anômalos. 2016. Dissertação (Pós-Graduação em Estudos Marítimos) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <https://www.repositorio.mar.mil.br/bitstream/ripcmb/26361/1/000015a5.pdf>. Acesso em: 8 maio 2024.

SUMAILA *et al.* Illicit trade in marine fish catch and its effects on eco-systems and people worldwide. **Science Advances**, Washington, DC, v. 6, n. 9, Feb. 2020. Disponível em: <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aaz3801>. Acesso em: 17 maio 2024.

THE MARITIME EXECUTIVE. **Piracy Incidents Rise Globally in 2023 Reversing Downward Trends**. Vero Beach, 2023. Disponível em: <https://maritime-executive.com/article/piracy-incidents-rise-globally-in-2023-reversing-downward-trends>. Acesso em: 02 set. 2024.

THE PEW CHARITABLE TRUSTS. **Despite Progress, Illegal Catch Continues to Reach the Market**. Philadelphia: Pew, 2023. Disponível em: https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2023/08/despiteprogressillegalcatchcontinuestoreachthemarket_brief.pdf. Acesso em: 2 set. 2024.

TRIGO, Ana Sabrina. **La Pesca Ilegal dentro de la Zona Económica Exclusiva Argentina en el siglo XXI**. 2021. Monografia (Carrera: Abogacía) – Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 2021. Disponível em: <https://http://repositorio.ub.edu.ar/bitstream/handle/123456789/9494/Trigo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 3 jun. 2024.

UNITED KINGDOM. Secretary of State for Transport. **National Strategy for Maritime Security**. London, UK: Secretary of State for Transport, 2022. Disponível em: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/62fcbf748fa8f504bd84581f>. Acesso em: 23 mar. 2024.

UNITED NATIONS. Office Drugs and Crime. **Cocaine Insights: The illicit trade of cocaine from Latin America to Europe**. Viena: UNODC, 2021. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Cocaine_Insights_2021.pdf. Acesso em 5 jun. 2024.

UNITED NATIONS. Office Drugs and Crime. **Combating Transnational Organized Crime Committed at Sea**. Viena: UNODC, 2013. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/organized-crime/GPTOC/Issue_Paper_-_TOC_at_Sea.pdf. Acesso em 8 mai. 2024.

UNITED NATIONS. Office Drugs and Crime. **Special Points of Interest**. Viena: UNODC, 2023. Disponível em: https://www.unodc.org/res/WDR-2023/Special_Points_WDR2023_web_DP.pdf. Acesso em 5 jun. 2024.

UNITED NATIONS. Office Drugs and Crime. **Transnational Organized Crime in the Fishing Industry**: focus on: trafficking in persons smuggling of migrants illicit drugs trafficking. Viena: UNODC, 2011. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf. Acesso em: 5 mar. 2024.

UNITED STATES. Coast Guard. **The U.S. Coast Guard Strategy for Maritime Safety, Security, and Stewardship**. Washington, DC: Coast Guard, 2007. Disponível em: <https://www.uscg.mil/Portals/0/Strategy/CGS-Final.pdf>. Acesso em 8 mai. 2024.

VAUCHER, Mario. **O impacto do emprego e compartilhamento da Inteligência Marítima no Uruguai**. [Entrevista cedida a] Felipe José Macieira Ramos, [Rio de Janeiro], 15 abr. 2024. Mensagem eletrônica.

WARDIN, Katarzyna. Maritime Operation “Atalanta” - The example of the effectiveness of the european union activities in solving problems of falling states. **Polish Political Science**, Toruń, v. 41, p. 287-306, 2012. Disponível em: <https://czasopisma.marszalek.com.pl/images/pliki/ppsy/41/ppsy2012013.pdf>. Acesso em: 19 maio 2024.

WINTER, Peter J. **The role of the U.S. Navy in support of the national strategy for maritime security**. Pennsylvania: U.S. Army War College, 2006. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA449645.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2024.

**APÊNDICE A – Entrevista com o Capitão de Fragata Sérgio Ciminari,
Oficial da Armada Argentina.**

Entrevistado 1: Capitão de Fragata Sérgio Ciminari, Oficial da Armada Argentina.

Entrevistador: O autor.

Assunto: O impacto do emprego e compartilhamento da Inteligência Marítima na Argentina.

Data da Entrevista: 31 de abril de 2024.

Local: Entrevista realizada por mensagens de texto e voz.

Pergunta 01: ¿Cuáles son sus cualificaciones y experiencia profesional en el ámbito del Control Naval del Tráfico Marítimo?

Resposta: - Segundo Comandante del Comando Naval de Transito Marítimo.

- Jefe de Operaciones de COLCO Argentina.
- Oficial OCOMTRAN
- Jefe de Operaciones de CAMAS Argentina

Pergunta 02: ¿Se comparte la información producida en el Centro de Control Marítimo de su país con los Órganos de Seguridad encargados de prevenir y/o combatir las Actividades Ilícitas Transnacionales en el ámbito marítimo, tales como: piratería y robo a mano armada, pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, tráfico de drogas y personas y contrabando? En caso afirmativo, ¿ha logrado esta cooperación buenos resultados?

Resposta: Si se comparte. Entre la Armada Argentina y la Prefectura Naval Argentina hay un convenio, donde se encuentran canales abiertos de comunicación, se intercambian información y se planifican las patrullas control del mar. Los resultados son satisfactorios, en donde la Prefectura Naval como ente de aplicación por Ley, en los temas concernientes a la seguridad (terrorismo, robo, trata de blanca, narcotráfico, pesca ilegal, no declarada, no reglamentada, etc) en el ambiente marino y fluvial. La Armada contribuye con estas cuestiones y es la autoridad marítima de Control y Monitoreo de los Espacios Marítimos y Fluviales.

Pregunta 03: ¿Actúa su armada directamente para prevenir alguno de los delitos transnacionales mencionados, basándose en la información producida por su Centro de Control Marítimo?

Resposta: No, el organismo responsable de los delitos es la Prefectura Naval Argentina. La Armada solo se encarga de la Defensa de los espacios marítimos y fluviales jurisdiccionales. Es decir, también puede intervenir en alta mar pero depende el caso. Por ejemplo la piratería.

Pregunta 04: ¿Entre los delitos mencionados en la pregunta anterior, ¿cuáles son los más frecuentes en las aguas jurisdiccionales de su país?

Resposta: Los más frecuentes en nuestras aguas jurisdiccionales es la pesca ilegal. Las Patrullas de Control del Mar por parte de los buques ARA capturan aquellos buques extranjeros que pescan ilegalmente en nuestras ZEE. Cabe aclarar que, de acuerdo a nuestras leyes, jurídicamente no se considera “Delito” a la pesca ilegal sino una “Infracción” por lo que al capturar se incauta la mercadería y se labra una multa.

Pregunta 05: ¿Produce el Centro de Control Marítimo de su país alguna estadística con datos de los últimos 5 años sobre la contribución de la información producida en el Centro a la reducción y/o prevención de estos delitos?

Resposta: Las estadísticas de los delitos los realiza la Prefectura Naval.

Pregunta 06: ¿Recibe el Centro de Control Marítimo de su país estadísticas de los Órganos de Seguridad sobre la contribución de la información producida en el Centro a la reducción y/o prevención de las Actividades Ilícitas Transnacionales mencionadas anteriormente? ¿Pueden facilitarse estas estadísticas?

Resposta: No se reciben las estadísticas. Solo se informan las novedades y se reciben información por cuestiones de Defensa en el día a día, pero sin una estadística.

Pregunta 07: En su opinión y experiencia profesional, ¿contribuye la información producida, compartida o recibida por los Centros de Control Marítimo a reducir las Actividades Ilícitas Transnacionales en las aguas jurisdiccionales de su país?

Resposta: Si, absolutamente. Tener un sistema inter-agencial favorece la fluida comunicación entre los distintos actores. De esta manera, la interacción con los organismos de aplicación beneficia a reducir las actividades ilícitas en nuestros mares y ríos. Monitorear en forma constante ayuda a mantener el panorama de superficie actualizado.

Pregunta 08: ¿Qué contribución ha aportado la información recibida de CAMAS a la prevención de las Actividades Ilícitas Transnacionales en las aguas jurisdiccionales de su país?

Resposta: El CAMAS ha contribuido enormemente en la recepción de información sustancial con el envío de los contactos de interés (VOI's) en forma quincenal, en donde se clasifican en contactos de interés o los críticos de acuerdo a su importancia. Esto mantiene informado y actualizado a nuestra región y así poder planificar las salidas de nuestras unidades para disuadir o capturar a aquellos buques en infracción.

Pregunta 09: ¿La información generada en COTM se utiliza para la planificación de las patrullas?

Resposta: Sí, también sirven para guiar a los buques que ya están en el mar llevando a cabo las patrullas.

Pregunta 10: ¿Desea aportar alguna otra información o experiencia que indique que la información producida y compartida por el Centro de Control Marítimo de su país contribuye o no a la prevención de Actividades Ilícitas Transnacionales en las Aguas Jurisdiccionales de su país?

Resposta: En mi opinión los tratados y acuerdos regionales, en este caso del Atlántico Sur, contribuyen enormemente a la confianza y unión de los países aliados. Puedo nombrar al CAMAS, TIAR, ZOPACAS, entre otros. Las Centrales de Control Marítimo deberían estar enlazadas informáticamente y producir una fusión de datos para poder mantener el panorama marítimo y fluvial lo más actualizado posible. Intercambiar información radárica, satelital, AIS, etc.

APÊNDICE B – Entrevista com o Capitão de Fragata Henrique Augusto de Oliveira, Oficial da Marinha do Brasil.

Entrevistado 2: Capitão de Fragata Henrique Augusto de Oliveira, Oficial da Marinha do Brasil.

Entrevistador: O autor.

Assunto: O impacto do emprego e compartilhamento da Inteligência Marítima no Brasil.

Data da Entrevista: 11 de abril de 2024.

Local: Entrevista realizada por mensagens de texto e voz.

Pergunta 01: Qual a sua qualificação e experiência profissional na área de Controle Naval do Tráfego Marítimo?

Resposta: Chefe da Seção de Inteligência Marítima do COMPAAz desde Fev/23.

Pergunta 02: As informações produzidas no Centro de Controle Marítimo do seu país são compartilhadas com os Órgãos de Segurança responsáveis pela prevenção e/ou combate aos Ilícitos Transnacionais no ambiente marítimo, quais sejam: pirataria e roubo armado pesca ilegal, não declarada, não regulamentada, tráfico de drogas e pessoas e contrabando? Caso afirmativo, esta cooperação tem obtido bons resultados?

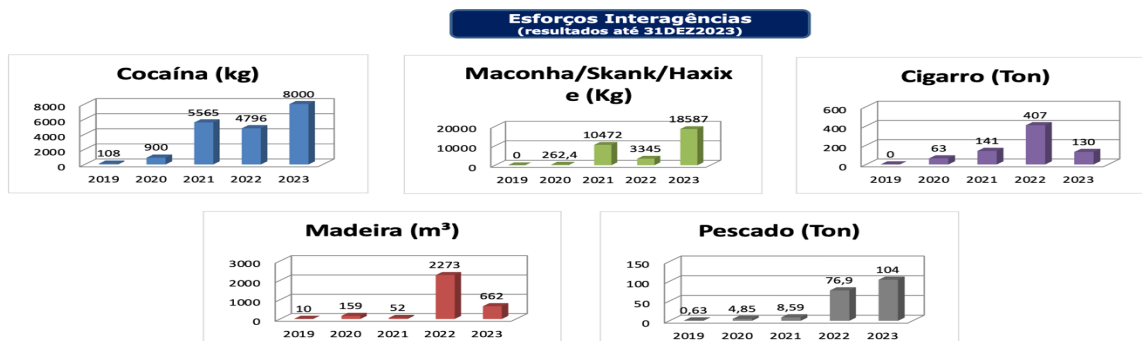
Resposta: Existem em vigor, atualmente, Acordos de Cooperação Técnica com a Polícia Federal, Receita Federal e IBAMA, prevendo o compartilhamento de informações com os Órgãos de Segurança. Tal cooperação tem se mostrado profícua, permitindo um melhor emprego de meios no combate aos Ilícitos Transacionais no ambiente marítimo.

Pergunta 03: A sua marinha atua diretamente para prevenir qualquer um dos crimes transnacionais mencionados, com base nas informações produzidas pelo seu Centro de Monitoramento Marítimo? Em caso afirmativo, poderia compartilhar algum resultado ou estatística?

Resposta: A Marinha do Brasil atua de maneira integrada com os demais órgãos de Segurança Pública no combate aos crimes transnacionais.

A estatística com os resultados obtidos, todos com a participação da MB, encontra-se abaixo.

Repreensão ao tráfico de drogas/contrabando/pesca IUU



Fonte: Estatísticas do COMPAAz fornecidas na entrevista.

Pergunta 04: Dentre os ilícitos citados na pergunta anterior, qual são os mais frequentes nas Águas Jurisdicionais do seu país? Existe alguma estatística disto que possa ser compartilhada?

Resposta: Contrabando de materiais diversos, mormente de cigarros, fazendo uso de embarcações do tipo “barco de pesca” sem documentação. A estatística com os resultados obtidos é a mesma da resposta 03.

Pergunta 05: O Centro de Controle Marítimo do seu país produz alguma estatística com dados dos últimos 5 anos sobre a contribuição das informações produzidas no Centro para a redução e/ou prevenção desses ilícitos? Essa estatística pode ser disponibilizada?

Resposta: Sim. A estatística com os resultados obtidos, todos com a participação da MB. A estatística com os resultados obtidos é a mesma da resposta 03.

Pergunta 06: O Centro de Controle Marítimo do seu país recebe alguma estatística dos Órgãos de Segurança sobre a contribuição das informações produzidas no Centro para a redução e/ou prevenção dos ilícitos Transnacionais citados anteriormente? Essa estatística pode ser disponibilizada?

Resposta: Sim. Encontra-se disponibilizado nos sítios “internet” dos Órgãos de Segurança dados estatísticos afetos ao resultado das operações realizadas visando à redução e/ou prevenção dos ilícitos Transnacionais.

Pergunta 07: O Centro de Monitoramento Marítimo de seu país recebe estatísticas dos Órgãos de Segurança sobre a contribuição das informações produzidas no Centro para a redução e/ou prevenção das Atividades Ilícitas Transnacionais mencionadas acima? Essas estatísticas podem ser disponibilizadas?

Resposta: Sim. Encontra-se disponibilizado nos sítios “internet” dos Órgãos de Segurança dados estatísticos afetos ao resultado das operações realizadas visando à redução e/ou prevenção dos Ilícitos Transnacionais.

Pergunta 08: Na sua opinião e experiência profissional, as informações produzidas, compartilhadas ou recebidas pelos Centros de Controle Marítimos, contribuem para a redução dos ilícitos Transacionais nas Águas Jurisdicionais do seu país?

Resposta: Sim. Os esforços da MB no combate ao tráfico de drogas, contrabando e a pesca ilegal através de Operações Interagências promovem grande prejuízo para as organizações criminosas, devido à interferência na logística de transporte desses ilícitos.

Pergunta 10: O senhor gostaria de contribuir com alguma outra informação ou experiência que indique que as informações produzidas e compartilhadas pelo Centro de Controle Marítimo do seu país contribuem ou não para a prevenção dos Ilícitos Transnacionais nas Águas Jurisdicionais do seu país?

Resposta: O monitoramento do tráfego marítimo realizado diuturnamente por militares que compõem o serviço deste Centro (monitoramento em “escala longa”, ou “global”), assim como o monitoramento no âmbito de todos os ComDN, pelos Centros Regionais de Segurança Marítima (CRSM) ou Centros Regionais de Segurança Fluvial (CRSF) - (monitoramento em “escala média”, ou “regional”) e, no âmbito das Capitânicas, Delegacias e Agências (CDA), pelos Centros Locais de Segurança Marítima (CLSM) ou Centros Locais de Segurança Fluvial (CLSF) - (monitoramento em “escala curta”, ou “local”), são de extrema importância para a obtenção de informações que contribuem para a prevenção dos Ilícitos Transnacionais em nossas Águas Jurisdicionais. O emprego de meios navais em Operações Interagências, com base em dados de Inteligência Marítima proporciona economicidade e concentração de esforços, otimizando as ações de Patrulha Naval da Marinha.

**APÊNDICE C – Entrevista com o Capitão de Mar e Guerra Mario Vaucher,
Oficial da Marinha uruguaia.**

Entrevistado 3: Capitão de Mar e Guerra Mario Vaucher, Oficial da Marinha uruguaia.

Entrevistador: O autor.

Assunto: O impacto do emprego e compartilhamento da Inteligência Marítima no Uruguai.

Data da Entrevista: 15 de abril de 2024.

Local: Entrevista realizada por mensagens de texto e voz.

Pergunta 01: ¿Cuáles son sus cualificaciones y experiencia profesional en el ámbito del Control Naval del Tráfico Marítimo?

Resposta: - Comandante Local de Control Operativo, (COLCO URUGUAY).
- Asesor del Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur.
- Curso de Oficial de Control Naval de Tráfico Marítimo en COLCO Argentina, Buenos Aires.

- Como Oficial embarcado en las Fuerzas de Mar, todo tipo de operaciones, ejercicios y adiestramientos navales contribuyentes al CNTM, bajo doctrina Interamericana o NCAGS.

Pergunta 02: ¿Se comparte la información producida en el Centro de Control Marítimo de su país con los Órganos de Seguridad encargados de prevenir y/o combatir las Actividades Ilícitas Transnacionales en el ámbito marítimo, tales como: piratería y robo a mano armada, pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, tráfico de drogas y personas y contrabando? En caso afirmativo, ¿ha logrado esta cooperación buenos resultados?

Resposta: Si, se comparte a diario información útil, tener los canales de comunicación abiertos y con tráfico frecuente, desarrolla e incrementa los lazos de confianzas para la cooperación en seguridad marítima. Los resultados pueden considerarse buenos, en la medida que se han reprimido acciones delictivas realizadas, lo malo es que, se confirma las actividades ilegales en nuestras aguas de jurisdicción.

Pregunta 03: ¿Actúa su armada directamente para prevenir alguno de los delitos transnacionales mencionados, basándose en la información producida por su Centro de Control Marítimo? En caso afirmativo, ¿podría compartir algunos resultados o estadísticas?

Resposta: Si, legalmente es la Armada Nacional la autoridad marítima nacional y auxiliar de la justicia, con una basta jurisdicción que, en ocasiones puede alcanzar todo el territorio nacional. De la información procesada se disemina a las unidades de los Mando de Línea, Comando de la Flota y Prefectura Nacional Naval; también se informan a las diferentes agencias de inteligencia e investigaciones.

Pregunta 04: Entre los delitos mencionados en la pregunta anterior, ¿cuáles son los más frecuentes en las aguas jurisdiccionales de su país? ¿Hay estadísticas que pueda compartir?

Resposta: Por razones que, se cuenta en la Armada casi con la autonomía para realizarlo en solitario, la pesca ilegal es más probable, si bien por ley nacional es una falta y no un delito, los otros delitos tienen una variedad de orígenes y destinos que, en su tránsito pueden desarrollarse en Áreas de Jurisdicción, por lo que se actúa en la modalidad multi-agencia, y la Armada contribuye con los demás actores nacionales o internacionales en el combate esos delitos.

Pregunta 05: ¿Produce el Centro de Control Marítimo de su país alguna estadística con datos de los últimos 5 años sobre la contribución de la información producida en el Centro a la reducción y/o prevención de estos delitos? ¿Pueden facilitarse estas estadísticas?

Resposta: Las estadísticas o estudios se realizan a demanda del Mando Naval, no podría asegurar que se dispongan actualmente para compartir.

Pregunta 06: ¿Recibe el Centro de Control Marítimo de su país estadísticas de los Órganos de Seguridad sobre la contribución de la información producida en el Centro a la reducción y/o prevención de las Actividades Ilícitas Transnacionales mencionadas anteriormente? ¿Pueden facilitarse estas estadísticas?

Resposta: No se reciben estadísticas de la influencia directa del Centro de Control, como toda red se reciben estudios o informes, pero no detallan la contribución en particular del CNTM.

Pregunta 07: En su opinión y experiencia profesional, ¿contribuye la información producida, compartida o recibida por los Centros de Control Marítimo a reducir las Actividades Ilícitas Transnacionales en las aguas jurisdiccionales de su país?

Resposta: Si contribuye, las actividades ilícitas se pueden prevenir, detectar o reprimir desde varias actividades, con el aporte multi-agencial. Una de ella, es el control de las Líneas de Comunicaciones Marítimas y en especial el comportamiento de los buques, la otra es las flotas pesqueras que puedan ser usadas como vehículos en los delitos nombrados.

Pregunta 08: ¿Qué contribución ha aportado la información recibida de CAMAS a la prevención de las Actividades Ilícitas Transnacionales en las aguas jurisdiccionales de su país?

Resposta: Contribuye en mayor medida a clasificar los buques que, por su comportamiento u otra información puedan ser un riesgo a la seguridad que, asimismo, en la integración con otras agencias puede contribuir a la disuasión o represión de actividades ilícitas.

Pregunta 09: ¿Desea aportar alguna otra información o experiencia que indique que la información producida y compartida por el Centro de Control Marítimo de su país contribuye o no a la prevención de Actividades Ilícitas Transnacionales en las Aguas Jurisdiccionales de su país?

Resposta: Lo más importante es la confianza desarrollada, la rápida comunicación entre los COLCOs, ha facilitado y agilizado el intercambio de información, en ocasiones con coordinaciones telefónicas, las cuales después se oficializaron por los procedimientos normales existentes en el Plan CODEFTRAMI y Publicaciones Tácticas Interamericana, ganando tiempo y logrando que ese intercambio sea pertinente.