



GUIA DE BOAS PRÁTICAS

SEGURANÇA MARÍTIMA HEMISFÉRICA

Preparado pela

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA

Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica

**Junta Interamericana de Defesa
&
Colégio Interamericano de Defesa**

Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica

© Junta Interamericana de Defesa & Colégio Interamericano de Defesa

© Equipe de Trabalho do Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica

Design da capa: Capitão de Mar e Guerra (FN) José Luís de Melo Espiúca

1ª edição

© Editora: Junta Interamericana de Defesa, 2026.
Colégio Interamericano de Defesa, 2026.

Coordenadores do Projeto de Pesquisa: Divisão de Pesquisa do Colégio Interamericano de Defesa (Alfonso Flores Rojas e Fernando de Oliveira Marin).

Editado por: Junta Interamericana de Defesa.

1889 F Street, N.W., Washington, D.C. 20006, Estados Unidos da América.

Tel.: +1 (202) 939-6041

Correio eletrônico: jid@jid.org

Internet: <https://jid.org/>

Reservados todos os direitos de publicação em qualquer idioma.

Segundo o Código Penal vigente, nenhuma parte deste ou qualquer outro livro pode ser reproduzido, salvo em algum dos sistemas de armazenamento existentes ou transmitido por qualquer procedimento, seja este eletrônico, mecânico, reprográfico, magnético ou qualquer outro, sem autorização prévia e por escrito da “Junta Interamericana de Defesa”;

Seu conteúdo está protegido pela Lei vigente que estabelece penas de prisão e/ou multas a quem intencionalmente reproduzir ou plagiar, em tudo ou em parte, uma obra literária, artística ou científica.

ISBN: 979-8-9958850-3-0

Versão Digital
Washington, DC – EUA

Junta Interamericana de Defesa
&
Colégio Interamericano de Defesa

Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica

© Editora: Junta Interamericana de Defesa, 2026.

APRESENTAÇÃO



Major-General César Augusto Macedo García
Presidente do Conselho de Delegados
Junta Interamericana de Defesa

O Conselho de Delegados da Junta Interamericana de Defesa impulsiona a cooperação técnica entre os Estados do hemisfério para fortalecer as capacidades comuns em Segurança e Defesa Hemisférica contra ameaças transnacionais no domínio marítimo. Neste contexto, o Guia constitui um instrumento estratégico que sistematiza procedimentos e lições aprendidas, fornecendo subsídios técnicos para o planejamento e a tomada de decisões nos níveis estratégico, operacional e tático. Sua principal contribuição reside na harmonização doutrinária, na padronização de práticas e no fortalecimento institucional, aprimorando a interoperabilidade entre forças e instituições. De uma perspectiva sistêmica, o Guia coordena atores e recursos, otimiza capacidades e fortalece a resiliência regional contra crimes marítimos, consolidando uma arquitetura de cooperação baseada na confiança e na responsabilidade compartilhada.



General de División Reinaldo Salgado Beato
Diretor-Geral da Secretaria
Junta Interamericana de Defesa

No cenário atual, em que os mares concentram interesses estratégicos, rotas comerciais cruciais, recursos naturais e ameaças híbridas de alcance transnacional, a necessidade de uma ação hemisférica coordenada tornou-se imperativa para a Segurança e Defesa Hemisféricas. Este Guia representa uma valiosa referência técnica para aqueles que assumem a responsabilidade diária de proteger, regular e governar o espaço marítimo a partir de uma perspectiva abrangente, em consonância com os princípios da segurança multidimensional. Sua abordagem prática, baseado em experiências comprovadas e normas comuns, contribui diretamente para o fortalecimento da Segurança Marítima regional. A Secretaria da Junta Interamericana de Defesa respalda plenamente esta iniciativa como um exercício de cooperação substancial e efetiva entre as instituições do hemisfério.



Major-General Richard J. Heitkamp
Diretor e Comandante
Colégio Interamericano de Defesa

A Segurança Marítima é hoje um componente estratégico e indispensável da segurança e defesa hemisféricas, em um entorno caracterizado por ameaças inerentes a um modelo de segurança multidimensional. Os desafios que se colocam aos nossos espaços marítimos — atividades ilícitas transnacionais, riscos ambientais, vulnerabilidades portuárias e pressões sobre a governança marítima — exigem respostas coordenadas e sustentadas, baseadas na cooperação entre os Estados. Neste sentido, este Guia de Boas Práticas representa uma contribuição substancial para o fortalecimento das capacidades, a promoção da interoperabilidade e a consolidação de uma visão estratégica partilhada, contribuindo assim para o fortalecimento institucional e para a segurança coletiva hemisférica.

ÍNDICE

CONTEÚDO	PÁGINA
Introdução: Um oceano compartilhado, uma missão comum	17
1. Contexto e escopa	18
2. Objetivos do Guia de Boas Práticas.....	20
3. Foco metodológico do estudo.....	21
4. Marco normativo	23
5. Público-alvo	24
Capítulo I. Princípios para uma Segurança Marítima no Século XXI	26
1.1 Governança marítima no século XXI	27
1.2 Tendências hemisféricas em administração e governança do espaço marítimo ..	29
1.3 Desafios contemporâneos em Segurança Marítima Hemisférica	33
Capítulo II. Âncoras Normativas: Marco Jurídico da Segurança Marítima	36
2.1 Instrumentos internacionais vinculantes	37
2.2 Direito marítimo comparado para a Segurança Marítima nas Américas	38
2.3 Desafios jurídicos contemporâneos	48
Capítulo III. Um mar seguro: Eixos Estratégicos da Segurança Marítima Hemisférica..	51
3.1 Definição conjunta de Segurança Marítima	52
3.2 Principais aspectos da Segurança Marítima Hemisférica	61
3.2.1 Eixo Estratégico I: Governança e normatividade oceânica	62
3.2.2 Eixo Estratégico II: Defesa frente às ameaças ilícitas	63
3.2.3 Eixo Estratégico III: Desenvolvimento Económico Marítimo	68
3.2.4 Eixo Estratégico IV: Proteção técnica da navegação	69
3.2.5 Eixo Estratégico V: Proteção ambiental e de recursos naturais	70
3.2.6 Eixo Estratégico VI: Pesquisa, tecnologia e vigilância oceânica	71
3.2.7 Eixo Estratégico VII: Segurança humana e cultural no mar	72
3.3 Riscos estruturais compartilhados.....	75
Capítulo IV. Farol Comum: Boas Práticas em direção a uma Navegação Segura.....	76
4.1 Segurança Marítima Hemisférica: Boas Práticas e Lições	77
4.2 Procedimentos, padrões de referências e exemplos destacados.....	82

4.3 Sobre a avaliação e o cumprimento	89
Capítulo V. Histórias que navegam bem: Casos de sucesso na Segurança Marítima Hemisférica.....	97
5.1 Cibersegurança e Ciberdefesa no Entorno Marítimo – Desafios Emergentes e Estratégias para a Proteção de Infraestruturas Marítimas Críticas	100
5.2 Operação Atalanta. A luta permanente da União Europeia contra a pirataria no século XXI	113
5.3 Programa de controle de containers – Caso Uruguai	120
5.4 Serviço de Tráfego Marítimo (VTS) do Porto de Callao.....	123
5.5 Rotas vitais do século XXI: Corredores interoceânicos e Segurança Marítima para as Américas	130
5.6 Tráfico de drogas no entorno marítimo hemisférico. Riscos e oportunidades no século XXI	134
Glossário de termos comuns em Segurança Marítima Hemisférica.....	147
Siglas e abreviações.....	162

ÍNDICE DE FIGURAS E TABELAS

CONTEÚDO	PÁGINA
Figura 1 - Etapas do processo metodológico da GBP-SMH.....	23
Figura 2 - Princípios para uma Governança Marítima	29
Figura 3 - Eixos estratégicos da Segurança Marítima Hemisférica.....	73
Tabela 1 - Distinção operacional e conceitual da Segurança Marítima, a Proteção Marítima e a Defesa no entorno Marítimo.....	57
Tabela 2 – Exemplos de indicadores por eixo estratégico.....	90
Tabela 3 - Síntese de boas práticas regionais de acompanhamento e verificação.....	93
Tabela 4 - Exemplos de planilha básica de autoavaliação.....	95

RESUMO

O Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica é uma ferramenta técnica e colaborativa concebida para apoiar os Estados do continente americano no fortalecimento de suas capacidades institucionais, operacionais e regulatórias para enfrentar desafios comuns que afetam a segurança no entorno marítimo regional.

Seu conteúdo está organizado a partir de um diagnóstico integral do contexto hemisférico e avança na identificação de soluções concretas baseadas em experiências bem-sucedidas implementadas em diferentes países do continente. Por meio dessa sistematização, o guia contribui para a promoção de modelos adaptáveis e sustentáveis que fortaleçam a governança marítima e a cooperação regional.

O foco proposto está estruturado em torno de sete pilares estratégicos: governança e regulamentação oceânica; defesa contra ameaças ilícitas; desenvolvimento econômico marítimo; proteção técnica da navegação; proteção ambiental e de recursos naturais; pesquisa, tecnologia e vigilância oceânica; e segurança humana e cultural no mar.

Cada eixo apresenta boas práticas documentadas, juntamente com recomendações operacionais, referências regulatórias internacionais, procedimentos técnicos e ferramentas de implementação, alinhados com marcos multilaterais e experiências verificadas na região. Mecanismos de monitoramento, critérios de avaliação e modelos institucionais voltados para a melhoria contínua e a replicabilidade também estão incorporados.

O processo de elaboração deste guia baseou-se numa metodologia qualitativa e participativa, desenvolvida sob a liderança técnica da Junta Interamericana de Defesa (JID) e com o acompanhamento acadêmico do Colégio Interamericano de Defesa (CIDD). Contou com a participação ativa de especialistas indicados pelos Estados-membros da Organização dos Estados Americanos (OEA), bem como de representantes de agências especializadas e países aliados com interesses marítimos no hemisfério.

O documento reconhece expressamente a diversidade de realidades institucionais e geográficas na região e alinha-se aos princípios da soberania nacional, da cooperação solidária e da responsabilidade compartilhada. Nesse sentido, constitui tanto um instrumento técnico de referência quanto uma plataforma de diálogo estratégico, visando fortalecer uma visão hemisférica de segurança marítima integrada, resiliente e sustentável.

PRÓLOGO



General de Ala Rogelio Jorge Amador Mendoza
Chefe de Estudos
Colégio Interamericano de Defesa

De uma perspectiva profissional e estratégica, é evidente que a segurança marítima exige ser abordada através de abordagens integrais. A crescente complexidade do ambiente marítimo contemporâneo demanda a articulação de esforços entre as forças armadas, as autoridades civis, os organismos internacionais, o setor privado e as comunidades costeiras. Nesse contexto, este *Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica* serve como uma estrutura técnica e conceitual orientada para facilitar ações coordenadas, antecipar ameaças emergentes e fortalecer as estruturas de governança aplicáveis aos espaços oceânicos do hemisfério.

O domínio marítimo do continente americano se configura como um eixo estratégico para a Segurança e Defesa Hemisférica, a integração regional e a sustentabilidade do desenvolvimento. Ao longo de extensas linhas costeiras, rotas oceânicas críticas, zonas econômicas exclusivas, portos de alta capacidade e bacias marinhas altamente produtivas, convergem atividades econômicas, científicas e sociais essenciais para a estabilidade e prosperidade dos Estados. No entanto, esses mesmos espaços enfrentam desafios persistentes, tais como o tráfico ilícito de mercadorias, a exploração insustentável dos recursos

pesqueiros, a contaminação marinha, a insegurança portuária e o surgimento de ameaças híbridas que transcendem as jurisdições nacionais.

Diante desse cenário, o avanço rumo a um modelo de Segurança Marítima cooperativa e hemisférica consolidou-se em uma prioridade estratégica. Este Guia responde a essa necessidade compartilhada e oferece uma sistematização de boas práticas e procedimentos adaptáveis para fortalecer a coordenação hemisférica. Seu propósito não é prescrever um modelo único, mas fornecer às autoridades marítimas, instituições de segurança e tomadores de decisão uma ferramenta de caráter prático baseada em padrões internacionais, princípios comuns e indicadores verificáveis.

O valor fundamental desta obra reside em seu foco multidimensional. Seus capítulos integram aspectos relacionados ao desenho regulatório, governança marítima, defesa contra atividades ilícitas, sustentabilidade ambiental, inovação tecnológica e mecanismos de cooperação internacional. Cada seção apresenta contribuições operacionais destinadas a fortalecer as capacidades nacionais e promover a interoperabilidade regional, respeitando as particularidades institucionais dos Estados participantes.

Desenvolvido por meio de revisão técnica especializada e análise comparativa de experiências nacionais, este guia aspira ser um instrumento dinâmico e atualizável que contribua para a confiança mútua entre as nações, o fortalecimento institucional e a ação conjunta em espaços marítimos compartilhados. Convidamos as autoridades e atores relevantes a adotar e adaptar essas boas práticas para preservar os oceanos e as sociedades que deles dependem.

Num século em que os oceanos concentram simultaneamente oportunidades estratégicas e riscos comuns, avançar rumo a uma visão integral da Segurança Marítima não é apenas um desafio técnico, mas também uma responsabilidade coletiva. Essa responsabilidade compromete os Estados, suas instituições e suas comunidades com a preservação do futuro dos mares e das sociedades que deles dependem.

COORDENADORES DO PROJETO DE PESQUISA

COLÉGIO INTERAMERICANO DE DEFESA (CID)

Divisão de Pesquisa

- Capitão de Mar e Guerra Fernando de Oliveira Marin (Marinha do Brasil)
- Tenente de Navio Alfonso Flores Rojas (Marinha do México)

EDITORES DO PROJETO

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA (JID)

Secretaria da Junta Interamericana de Defesa

- Capitão de Mar e Guerra (FN) José Luís de Melo Espiúca (Marinha do Brasil)
- Capitão de Mar e Guerra Rodrigo de Mello Francesconi (Marinha do Brasil)
- Capitão de Navio Juan Carlos Cruz Andrade (Marinha do Equador)
- Capitão de Fragata Rogério Almeida Gomes Ferreira (Marinha do Brasil)

COLABORADORES PRINCIPAIS

DELEGAÇÕES NACIONAIS

ARGENTINA

Marinha da República Argentina (ARA)

- Capitão de Corveta Nicolás Albanese
- Capitão de Fragata Alejandro Villaverde (Auditor)

CHILE

Marinha do Chile

- Capitão de Navio Javier Mardones Hennicke

EQUADOR

Marinha do Equador

- Capitão de Fragata Erick Morán Villamarín

REPÚBLICA DOMINICANA

Marinha da República Dominicana (ARD).

- Capitão de Navio Feliciano Pérez Carvajal
- Capitão de Fragata José Elías Vargas Herrera
- Tenente de Navio Jesús Rafael Mercedes Caminero

ORGANISMOS INTERNACIONAIS

Comissão Interamericana para o Controle do Abuso de Drogas (CICAD)

- Sra. Ana Álvarez
- Sr. Guillermo Calzada

PESQUISADORES VISITANTES

Brasil

- Prof. Dr. Rafael Zelesco Barreto
Professor de Direito Internacional da Escola de Guerra Naval do Brasil

Espanha

- Capitão de Navío Ricardo Valdés Fernández
Chefe da Área de Análise Geopolítica da Divisão de Coordenação e Estudos de Segurança e Defesa, Ministério da Defesa da Espanha

COLABORAÇÕES ESPECIAIS

- Marinha Nacional do Uruguai
- Marinha Nacional da República da Colômbia (ARC)
- Força Naval de Honduras
- Guyana Defence Force (GDF)
- Marinha do Brasil (MB)
- Royal Canadian Navy (RCN)
- Secretaria da Marinha de Guerra do México (MARINHA)
- Rede Naval Interamericana de Telecomunicações (RNIT)

NOTA EDITORIAL

O presente *Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica* é o resultado de um esforço acadêmico e técnico conjunto, elaborado no marco de um processo colaborativo entre delegações de distintos países do hemisfério, cujas contribuições foram fundamentais para a identificação, sistematização e análise de experiências úteis em matéria de segurança marítima.

Este documento reúne informações compartilhadas e desenvolvidas colaborativamente por representantes nacionais, organismos internacionais colaboradores e especialistas do grupo de trabalho responsável por sua elaboração. Seu conteúdo se baseia em contribuições de diversas perspectivas institucionais e operacionais, integrando marcos regulatórios, lições aprendidas, estudos de caso e recomendações derivadas do diálogo técnico.

Cabe ressaltar que a informação, abordagens e recomendações contidas neste guia são de caráter estritamente acadêmico e não devem ser interpretadas como declarações oficiais tampouco como um posicionamento institucional. **As opiniões expressas não representam necessariamente a visão nem a missão da Junta Interamericana de Defesa (JID) ou do Colégio Interamericano de Defesa (CID), respectivamente.**

O desígnio desta publicação é oferecer um recurso prático, reflexivo e de referência para profissionais, tomadores de decisão e atores envolvidos na construção de uma segurança marítima integrada, cooperativa e sustentável no hemisfério.

EPÍLOGO



Capitão de Mar e Guerra Fernando O. Marin
Chefe da Divisão de Pesquisa
Colégio Interamericano de Defesa

Ao longo da história, o mar tem sido um espaço de encontro, troca e projeção estratégica, mas também uma arena de disputas que moldaram o curso das nações. No hemisfério americano, suas águas constituem um eixo essencial para o desenvolvimento econômico, a conectividade regional, a defesa da soberania e a preservação do equilíbrio ambiental. Contudo, essa amplitude de recursos e oportunidades converteu o entorno marítimo em um espaço particularmente vulnerável a ameaças transnacionais que ultrapassam as capacidades isoladas dos Estados individuais e exigem respostas coletivas.

O presente Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica é um esforço concreto em resposta a essa realidade compartilhada. Mais do que um compêndio técnico, ele representa a expressão de um consenso regional que visa conceber o mar como

um domínio de segurança comum. Ao sistematizar as boas práticas consolidadas, as lições aprendidas, os padrões

internacionais e os marcos regulatórios aplicáveis, esta obra oferece ferramentas realistas e transferíveis para os responsáveis pela salvaguarda dos interesses marítimos de suas respectivas nações.

Expresso meu reconhecimento a todos os que participaram da elaboração deste documento, contribuindo com conhecimento, experiência e perspectivas de diversos setores institucionais em todo o hemisfério. Em particular, agradeço a contribuição das delegações da Argentina, Chile, Equador e República Dominicana, bem como aos representantes do CICAD, por sua valiosa participação. Estendo também meus especiais agradecimentos ao Capitão de Navio Ricardo Valdés Fernández, da Marinha Espanhola, e ao Dr. Rafael Zelesco Barreto, da Escola de Guerra Naval do Brasil. Por fim, dirijo o meu reconhecimento ao Tenente de Navio Alfonso Flores Rojas, da Marinha Mexicana, cujo rigoroso trabalho, na Divisão de Pesquisa do Colégio Interamericano de Defesa, possibilitou que este guia chegasse a bom porto.

O fortalecimento de uma Segurança Marítima hemisférica robusta e sustentável é um processo contínuo que exige vontade política, inovação tecnológica, interoperabilidade real e um compromisso institucional permanente. Este guia não pretende esgotar a complexidade do tema, mas sim estimular a troca de conhecimento, promover a adoção de boas práticas e consolidar uma comunidade técnica capaz de aprender de forma coletiva.

O mar une o que a geografia separa. Que esta publicação contribua para a construção de pontes entre as nossas nações e que o seu conteúdo fomente uma abordagem cooperativa que assegure que os nossos espaços marítimos permaneçam livres, navegáveis, seguros e sustentáveis para as gerações presentes e futuras.

INTRODUÇÃO

UM OCEANO COMPARTILHADO, UMA
MISSÃO COMUM



1. Contexto e Escopo

O hemisfério americano constitui um dos maiores e mais complexos espaços marítimos do sistema internacional contemporâneo. Compreende 35 Estados soberanos, dos quais mais de trinta possuem litoral no mar Atlântico, Pacífico ou o mar Caribe, o que gera uma rede costeira de grande extensão e diversidade geográfica. A soma aproximada das zonas econômicas exclusivas (ZEEs) desses países costeiros ultrapassa 25 milhões de quilômetros quadrados, formando uma esfera de soberania e jurisdição marítima de relevância global (Organização Marítima Internacional [OMI], 2023; Nações Unidas, 2021).

Essa dimensão geoespacial é complementada por uma infraestrutura portuária robusta e heterogênea. O continente abriga centenas de portos comerciais e logísticos em operação, entre os quais se destacam terminais de classe mundial por sua capacidade de carga, eficiência operacional e conectividade marítima interoceânica. Exemplos como o porto de Santos (Brasil), Manzanillo (México), Cartagena (Colômbia), Balboa (Panamá) e o Porto de Los Angeles (Estados Unidos) refletem uma plataforma estratégica que facilita a troca comercial hemisférica, a movimentação de bens essenciais e a articulação das cadeias de suprimentos de alcance globais (CEPAL, 2023; *World Bank*, 2023).

Em conjunto, a magnitude dos litorais, a extensão das ZEEs e a densidade de instalações portuárias fazem do hemisfério americano um espaço de alto valor estratégico para o comércio internacional, a segurança marítima e a cooperação regional. Sua configuração marítima, além de responder às dinâmicas econômicas e tecnológicas, também incide sobre os âmbitos de governança, regulação e desenvolvimento sustentável, reforçando sua centralidade no cenário marítimo global.

Este entorno oceânico compartilhado deu origem, no século XXI, a uma renovada consciência marítima hemisférica. O processo de maritimização — isto é, a crescente centralidade dos oceanos nas agendas políticas, econômicas, ambientais e de segurança — levou os Estados a reconhecerem que os desafios do mar não podem ser enfrentados de forma isolada, mas sim por meio de abordagens cooperativas, multidimensionais e sustentadas.

A Segurança Marítima Hemisférica é apresentada hoje como uma dimensão chave da arquitetura regional. Sua abordagem inclui tanto a defesa e a proteção de recursos, quanto o combate a atividades ilícitas, a preservação ambiental, a segurança cibernética, a proteção de infraestruturas críticas e a resposta a ameaças transnacionais. Nenhum Estado, por si só, pode garantir o controle e a estabilidade de espaços marítimos de tal magnitude e complexidade.

O direito internacional do mar, por meio da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CONVEMAR), bem como os princípios do Sistema Interamericano de Segurança e Defesa, estabelecem os pilares normativos e políticos para a governança marítima cooperativa. A obrigação de preservar o meio marinho, prevenir atividades ilícitas e cooperar no uso pacífico dos oceanos sustenta uma visão de segurança regional baseada na corresponsabilidade, na solidariedade técnica e no respeito à soberania (OEA, 2003; JID, 2019; ONU, 1982).

Apesar dos compromissos multilaterais, persistem desigualdades estruturais nas capacidades tecnológicas, jurídicas e operacionais entre os Estados do hemisfério. Enquanto algumas nações consolidaram sistemas de monitoramento, patrulhamento e controle marítimo altamente especializados, outras enfrentam dificuldades para exercer vigilância efetiva em suas zonas jurisdicionais. Estas assimetrias geram vulnerabilidades compartilhadas que exigem respostas conjuntas, assistência técnica e um fortalecimento da cooperação horizontal.

Diante desse cenário, diversos países e organizações regionais implementaram as boas práticas em vigilância costeira, gestão portuária, sistemas de informação marítima, coordenação interinstitucional e formação técnica especializada. Embora as experiências variem em escala e abordagem, muitas se mostraram eficazes, sustentáveis e adaptáveis.

O Guia de boas práticas em Segurança Marítima Hemisférica destina-se a servir como um instrumento técnico para responsáveis políticos, autoridades marítimas, organizações internacionais, centros de pesquisa e comunidades operacionais do setor. Seu objetivo é identificar, sistematizar e disseminar experiências consolidadas que demonstraram resultados efetivos frente a desafios comuns em matéria de segurança marítima.

O foco geográfico abrange a América do Norte, América Central, América do Sul e Caribe. As práticas incluídas abordam:

- Combate ao tráfico marítimo ilícito e ao contrabando
- Prevenção da pesca INN (ilegal, não declarada e não regulamentada)
- Proteção de infraestruturas marítimas críticas
- Gestão do conhecimento e vigilância oceânica
- Cooperação técnica e operacional entre os Estados

Foram priorizadas iniciativas validadas tecnicamente ou em funcionamento efetivo, excluindo aquelas em fase de projeto ou sem evidências de implementação. Este guia não pretende ser uma compilação exaustiva, mas sim uma amostra representativa orientada a

promover a cooperação técnica, o aprendizado mútuo e a convergência de padrões em nível regional.

O princípio orientador desta publicação é que o fortalecimento da segurança marítima hemisférica depende de uma visão compartilhada, baseada na cooperação, na confiança e na excelência operacional compartilhada. Este esforço coletivo busca construir um entorno oceânico mais resiliente, seguro e justo para o benefício das gerações presentes e futuras.

2. Objetivos do Guia de Boas Práticas

O propósito geral deste documento é fornecer à Comunidade Marítima do Hemisfério e aos responsáveis pela formulação e execução de políticas públicas em matéria de segurança marítima, uma ferramenta técnica e operacional destinada a identificar, sistematizar e disseminar as boas práticas consolidadas no âmbito da Segurança Marítima Hemisférica.

A abordagem adotada baseia-se na premissa de que, diante dos desafios transnacionais compartilhados, as soluções bem-sucedidas desenvolvidas por diversos Estados do continente americano constituem um recurso estratégico para o fortalecimento das capacidades regionais. Este guia, portanto, busca contribuir para o aperfeiçoamento dos marcos institucionais, operacionais e regulatórios, promovendo uma gestão marítima mais coordenada, resiliente, eficaz e adaptativa, em consonância com os princípios da cooperação internacional, da soberania nacional e da responsabilidade compartilhada.

Em concordância com esse objetivo geral, o desenvolvimento do guia foi orientado pelos seguintes objetivos específicos:

- A. Documentar experiências nacionais bem-sucedidas que tenham demonstrado resultados concretos em áreas críticas como prevenção, vigilância, resposta operacional e governança da segurança marítima. Com base nessas experiências, procura-se identificar elementos comuns e padrões técnicos que possam servir de base para a formulação de critérios orientadores de boas práticas adaptáveis a distintos contextos institucionais.
- B. Oferecer recomendações práticas e contextualizadas que facilitem a transferência, a adoção ou a adaptação dessas práticas, considerando as particularidades legais, administrativas e operacionais de cada Estado. A ênfase está em soluções replicáveis que respeitem a diversidade regulatória do hemisfério, promovendo, ao mesmo tempo, padrões mínimos compartilhados.

C. Fomentar o intercâmbio técnico de informação, a cooperação institucional e o fortalecimento mútuo entre os países do hemisfério, contribuindo para o desenvolvimento de sinergias regionais em resposta a ameaças marítimas transnacionais, como o narcotráfico, a pesca ilegal, o contrabando, a poluição, a pirataria e outras formas de crime organizado.

D. Visibilizar abordagens sustentáveis, escaláveis e inovadoras em matéria de governança marítima, a vigilância costeira, o controle portuário, a gestão de recursos e a proteção ambiental, enfatizando modelos que incorporem tecnologia, cooperação interinstitucional e participação comunitária como pilares da segurança marítima moderna e equitativa.

Assim, este guia se consolida como um instrumento orientado a fortalecer a consciência marítima regional e a fornecer referências operacionais úteis para os tomadores de decisão, em um momento histórico em que a segurança oceânica se configura como um dos componentes essenciais para a estabilidade, integração e sustentabilidade do hemisfério.

3. Foco Metodológico do Estudo

Este guia foi desenvolvido utilizando uma metodologia qualitativa e documental, direcionado à identificação, análise e sistematização das boas práticas nacionais em Segurança Marítima Hemisférica. Priorizaram-se experiências concretas desenvolvidas pelos Estados do continente americano que tenham demonstrado eficácia operacional, sustentabilidade institucional e impacto verificável na gestão dos espaços marítimos.

O processo foi estruturado em torno do modelo de núcleos de pesquisa colaborativa, liderado pela Junta Interamericana de Defesa e pelo Colégio Interamericano de Defesa. Este foco metodológico permitiu a articulação de capacidades interinstitucionais, consolidando um espaço técnico para reflexão conjunta, análise de políticas e formulação de propostas operacionais de base regional. A metodologia baseou-se nos princípios da cooperação técnica horizontal, da participação soberana e da produção de conhecimento estratégico coletivo. Durante o seu desenvolvimento, foram integradas contribuições diretas de especialistas de diversas nacionalidades, indicados pelos Estados-membros da Organização dos Estados Americanos. Essas contribuições foram essenciais para garantir a validade técnica, a relevância política e a representatividade regional das práticas selecionadas. Por isso, este guia reflete não apenas um compêndio técnico, mas também um exercício legítimo de diplomacia operacional e governança compartilhada em matéria de segurança no mar.

As boas práticas documentadas constituem uma síntese autorizada do conhecimento institucional acumulado e respondem aos desafios estruturais e emergentes do ambiente marítimo hemisférico. As seguintes etapas metodológicas foram desenvolvidas para a sua identificação e análise:

Definição consensual de Segurança Marítima Hemisférica, incorporando terminologia comum, dimensões operacionais e fundamentos jurídicos compartilhados pelos países participantes.

Identificação de eixos estratégicos de atuação, com base em ameaças habituais e prioridades regionais.

Revisão documental e bibliográfica, que incluiu fontes institucionais (manuais operacionais, doutrinas nacionais, planos estratégicos), relatórios técnicos, literatura acadêmica e marcos regulatórios hemisféricos e internacionais.

Seleção de casos de sucesso, guiada por critérios de: impacto comprovável; sustentabilidade ao longo do tempo; adaptabilidade operacional; e replicabilidade em contextos diversos.

Análise comparativa de práticas selecionadas, com foco em: fatores de sucesso institucional; mecanismos de coordenação interagencial; estruturas regulatórias de suporte; e lições aprendidas transferíveis.

Padronização metodológica na apresentação de cada boa prática, utilizando um modelo geral que inclui: contexto, objetivos, atores chave, resultados, recursos utilizados, elementos de sustentabilidade e recomendações de implementação.

Alinhamento normativo e estratégico, integrando referências relevantes do Sistema Interamericano de Segurança e Defesa, do Direito Internacional do Mar e de outros instrumentos internacionais e nacionais vigentes sobre segurança marítima e cooperação regional.

Com base no exposto, pode-se afirmar que o valor agregado deste guia reside no fato de seu conteúdo ter sido desenvolvido coletivamente a partir de experiências reais e verificáveis. A participação ativa de especialistas nacionais não só permitiu a validação de informações de campo, como também reforçou o caráter técnico, legítimo e representativo do produto. Dessa forma, ele se consolida como uma ferramenta confiável, prática e adaptável para o aprimoramento contínuo da gestão marítima no continente.

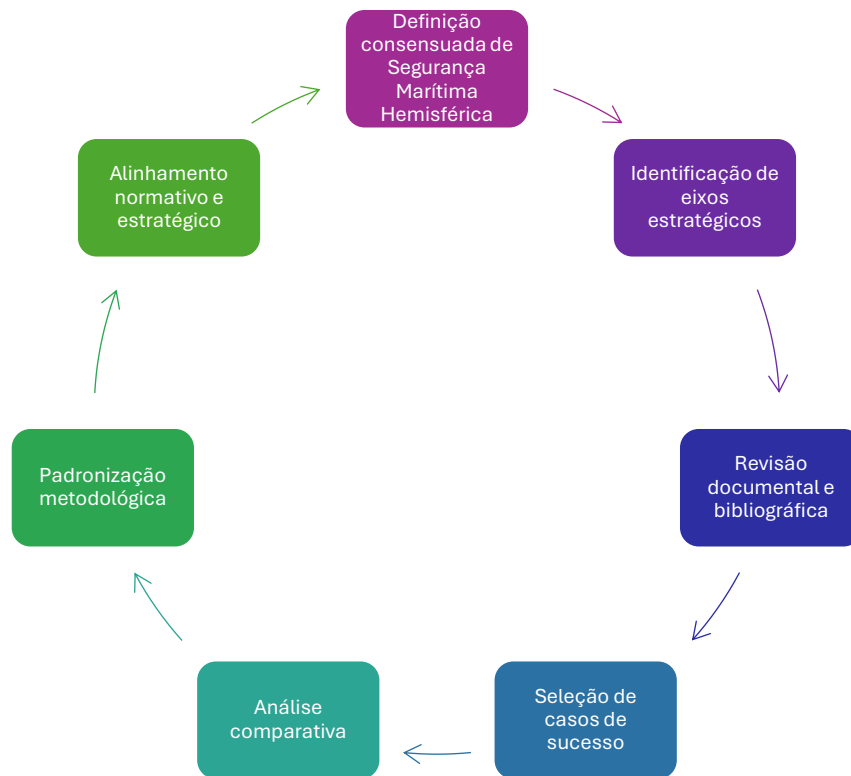


Figura 1. Etapas do processo metodológico da GBP-SMH

4. Marco Normativo

O desenvolvimento do Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica baseia-se nos princípios, mandatos e marcos institucionais estabelecidos pela Organização dos Estados Americanos (OEA), como principal fórum político regional para o tratamento multilateral dos assuntos do continente. Nesse contexto, o guia alinha-se aos esforços da OEA para fortalecer a segurança cooperativa no hemisfério, em conformidade com os princípios da Carta da OEA e os instrumentos interamericanos vigentes em matéria de defesa, desenvolvimento sustentável e paz regional.

Nesse contexto, a Junta Interamericana de Defesa — órgão técnico e consultivo da OEA em matéria de defesa e segurança — desempenha um papel central. De acordo com seu Estatuto (2006), Capítulo I, Artigo 2, a JID tem como missão fornecer assessoria técnica, educacional e estratégica aos Estados-membros, promovendo a cooperação e o fortalecimento institucional. O mesmo artigo ressalta a importância de se considerar as condições particulares dos Estados com menores capacidades, os que enfrentam maiores níveis de vulnerabilidade a ameaças tradicionais e emergentes, como o tráfico ilícito, a pesca ilegal, a contaminação marinha e os ataques cibernéticos a instalações portuárias.

A complexidade geográfica, operacional e econômica dos Estados costeiros das Américas impõe uma crescente necessidade de respostas integradas e coordenadas. A natureza transnacional das ameaças marítimas exige uma arquitetura de segurança baseada em marcos compartilhados, cooperação técnica, troca de informações e confiança recíproca. Nesse sentido, o mandato da JID não apenas possibilita institucionalmente o desenvolvimento de ferramentas como este guia, mas também reforça sua legitimidade como instrumento prático para padronizar processos, disseminar boas práticas e contribuir para o fortalecimento das capacidades dos Estados.

A relevância estratégica desse esforço foi endossada pelo Conselho de Delegados da JID, que, por meio da Res nº 251/2023, aprovou o fortalecimento das capacidades marítimas dos Estados-membros como linha de ação prioritária. Essa orientação foi consolidada com a Resolução nº 259/2023, que estabeleceu o Programa de Segurança Marítima Hemisférica como uma atividade permanente, evolutiva e cooperativa, com a participação direta das marinhas, guardas costeiras e forças de segurança marítima da região.

O processo foi acompanhado pelo Colégio Interamericano de Defesa, órgão acadêmico da JID, que prestou assistência metodológica, coordenação técnica e conteúdo analítico. Em consonância com sua missão educativa, o CID contribuiu com uma visão integradora que fomentou o desenvolvimento de um guia com rigor conceitual, abordagem multidisciplinar e utilidade operacional para os responsáveis pela gestão marítima.

Portanto, este guia representa um esforço coletivo dos principais atores envolvidos na condução, proteção e governança dos espaços oceânicos americanos. Seu desenvolvimento responde tanto a necessidades operacionais imediatas quanto a princípios normativos sólidos, reafirmando o compromisso dos Estados do hemisfério com a paz, a segurança compartilhada e a proteção sustentável de seus espaços marítimos.

5. Público-alvo

O Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica destina-se a atores institucionais e sociais responsáveis, direta ou indiretamente, pela condução, regulamentação, vigilância e cooperação no entorno marítimo do hemisfério ocidental. Seu conteúdo foi estruturado com uma abordagem funcional e inclusiva, levando em consideração a diversidade de capacidades, níveis de responsabilidade e públicos relevantes na região. Em particular, este documento é direcionado a:

Autoridades marítimas e portuárias, responsáveis pelo planejamento, supervisão e regulamentação das atividades em zonas costeiras, portos e áreas sob jurisdição nacional, com competências-chave em segurança, comércio e desenvolvimento sustentável.

Forças navais e serviços de guarda costeira, atores estratégicos em trabalhos de vigilância do espaço marítimo, interdição de atividades ilícitas, busca e resgate e resposta a emergências e ameaças híbridas.

Instituições de Segurança e Defesa, envolvidas na proteção do entorno marítimo contra crimes transnacionais, como narcotráfico, tráfico humano, contrabando e outros riscos que comprometem a segurança regional.

Agências alfandegárias e de controle de fronteiras, responsáveis pela inspeção, monitoramento e fiscalização do trânsito marítimo de pessoas e mercadorias e por garantir o cumprimento das normas em matéria econômica, sanitária e ambiental.

Organismos regionais de cooperação em segurança e defesa, comprometidos com o fortalecimento de capacidades conjuntas, o desenvolvimento de regulamentações comuns e a promoção de sinergias operacionais entre os Estados do hemisfério.

Tomadores de decisão, assessores técnicos e formuladores de políticas públicas, cujo papel é essencial na formulação de estratégias nacionais e internacionais sobre segurança marítima e gestão integrada do espaço oceânico.

Organismos internacionais que fornecem assistência técnica, institucional e financeira aos países do hemisfério em processos de fortalecimento das capacidades marítimas.

Os cidadãos em geral, que buscam se aproximar do trabalho dos organismos especializados, promovendo uma maior compreensão do valor estratégico dos espaços oceânicos, bem como do impacto que a Segurança Marítima Hemisférica tem no cotidiano de milhões de pessoas na América e em todo o mundo.

Em suma, este guia se apresenta como uma ferramenta de referência técnica, prática e educacional que facilita a aprendizagem colaborativa, a troca de conhecimento e a consolidação de capacidades para enfrentar com mais eficácia os desafios comuns que afetam a segurança no mar. Por sua vez, contribui para o fortalecimento de uma cultura marítima hemisférica, baseada na corresponsabilidade, na cooperação regional e no compromisso com a segurança dos espaços oceânicos compartilhados.

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS PARA UMA SEGURANÇA MARÍTIMA NO SÉCULO XXI



A Segurança Marítima Hemisférica é atualmente configurada como um conceito integral e multidimensional. Abordá-la exige ir além de perspectivas puramente operacionais ou técnicas, para incorporar perspectivas que reconheçam a interação entre fatores jurídicos, políticos, ambientais, sociais e tecnológicos. Este capítulo estabelece os princípios orientadores que serviram de base para a identificação, seleção e análise das boas práticas reunidas neste guia, com base em uma compreensão estratégica compartilhada pelos Estados do continente americano.

No século XXI, consolidou-se um processo de “maritimização” global, entendido como a crescente dependência do bem-estar econômico, ambiental e político dos países em relação ao uso sustentável e seguro dos espaços oceânicos (Bueger & Edmunds, 2020). No caso do hemisfério ocidental, este processo assume uma dimensão geopolítica singular, integrando múltiplas zonas costeiras, corredores estratégicos e desafios compartilhados. Tal entorno interdependente exige uma governança marítima que transcenda a gestão nacional, promova a harmonização regulatória, fortaleça as capacidades institucionais e fomente uma visão de segurança cooperativa, em consonância com os princípios do sistema interamericano.

1.1 Governança Marítima no Século XXI

A governança marítima contemporânea é concebida como o conjunto de processos institucionais, regulatórios e cooperativos por meio dos quais os Estados regulamentam, protegem e coordenam o uso sustentável e seguro de seus espaços oceânicos sob sua jurisdição ou influência. Mais do que uma função administrativa, ela constitui um marco estratégico de gestão de interesses múltiplos, frequentemente contrários, que vão da segurança e desenvolvimento econômico à proteção ambiental e cooperação internacional (Chirinos-Burgos & Camargo, 2023).

Neste guia adota-se um olhar de governança marítima baseado em cinco pilares fundamentais, identificados a partir de uma análise comparativa de experiências nacionais e internacionais, e em consonância com as recomendações de organizações multilaterais como a Organização Marítima Internacional (OMI), a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura (FAO) e a Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO (COI-UNESCO):

- a. Multinível e coordenação interinstitucional: A segurança e a sustentabilidade do domínio marítimo dependem da cooperação entre diferentes níveis de governo

- (nacional, subnacional e local) e instituições com mandatos diversos: defesa, alfândegas, meio ambiente, migração, portos, entre outros. A interoperabilidade entre essas entidades demonstrou ser um fator determinante para o sucesso de políticas marítimas integradas (Cisneros-Montemayor et al., 2024; CEPAL, 2021).
- b. Soberania cooperativa: Embora os Estados mantenham plena soberania sobre suas zonas marítimas, ameaças comuns — como a pesca ilegal, o narcotráfico e o tráfico de pessoas — exigem respostas coordenadas. A cooperação regional, por meio de patrulhamentos conjuntos, troca de inteligência ou exercícios combinados, fortalece o princípio de soberanias solidárias (Serbin, 2018; OEA, 2022).
 - c. Legalidade e respeito pelo direito internacional: O cumprimento do direito internacional do mar, em particular a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CONVEMAR), propicia a base normativa para a delimitação dos espaços marítimos, a solução pacífica de controvérsias e a regulação harmônica do uso do oceano. A legalidade é, portanto, uma condição essencial para a previsibilidade e a confiança entre Estados (Tomassini, 2012; UN DOALOS, 2021).
 - d. Sustentabilidade e foco ecossistêmico: A governança marítima efetiva deve incorporar o foco ecossistêmico, garantindo a conservação da biodiversidade marinha, o uso racional dos recursos e o controle do impacto ambiental das atividades humanas. Programas como o Projeto "Pontos Focais para a Governança Oceânica" do PNUD mostram a necessidade de integrar a proteção ambiental às estratégias de segurança marítima (De Miguel & Tavares, 2015; IOC-UNESCO, 2023).
 - e. Resiliência institucional: Em um contexto caracterizado por mudanças climáticas, digitalização acelerada e novas ameaças (como ataques cibernéticos ou eventos climáticos extremos), os Estados precisam contar com instituições flexíveis, tecnicamente capacitadas e normativamente atualizadas. A resiliência institucional é fundamental para garantir a continuidade de funções críticas no âmbito marítimo (Bueger & Edmunds, 2020).

Estes princípios permitem transcender uma visão fragmentada ou setorial da segurança marítima, pois integra governança, defesa, sustentabilidade e cooperação. Também constituem o marco analítico sobre o qual foram construídos os eixos estratégicos deste guia, facilitando sua adaptabilidade a contextos diversos dentro do hemisfério.

PRINCÍPIOS PARA UMA GOVERNANÇA MARÍTIMA



Figura 2. Princípios para uma Governança Marítima.

1.2 Tendências Hemisféricas na Administração e Governança do Espaço Marítimo

Como mencionado na seção anterior, a noção de governança marítima evoluiu para uma abordagem holística que reconhece a interdependência entre segurança, sustentabilidade, desenvolvimento econômico e cooperação internacional na gestão dos espaços oceânicos. Nesse sentido, numerosos Estados do hemisfério americano adotaram modelos próprios de administração marítima, alinhados aos princípios internacionais promovidos por organismos especializados e agências do sistema da Organização das Nações Unidas (ONU) vinculadas à economia azul e à sustentabilidade oceânica.

Essas experiências refletem tanto o nível de maturidade institucional de cada país quanto seu compromisso com a governança marítima guiada pela legalidade, pela coordenação intersetorial, pela proteção de recursos e pela gestão de ameaças emergentes. Alguns modelos notáveis são apresentados a seguir:

Brasil: Da “Amazônia Azul” a uma Política Marítima Nacional Integral.

O Brasil consolidou um modelo de governança marítima com forte respaldo institucional e estratégico. A recente promulgação do Decreto nº 12.481/2025, que estabelece a nova Política Marítima Nacional (PMN), determina um marco na articulação de setores como defesa, meio ambiente, economia, transporte, saúde, turismo e educação, sob uma visão comum: o uso sustentável e seguro da chamada Amazônia Azul, que representa mais de 60% do

território brasileiro (Marinha do Brasil, 2025). A PMN estabelece diretrizes claras para garantir a soberania nacional, impulsionar o desenvolvimento econômico sustentável, conservar os ecossistemas marinhos e fortalecer a pesquisa científica. Promove, ademais, a inovação na indústria naval, a expansão do turismo náutico e o desenvolvimento de políticas públicas voltadas para as comunidades costeiras. No âmbito geopolítico, reforça a liderança regional do Brasil em fóruns como a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). “A nova Política Marítima transforma esse patrimônio em oportunidades concretas: empregos sustentáveis, inovação científica, segurança nacional e proteção ambiental” (Marinha do Brasil, 2025).

Peru: Governança liderada pela Comissão Multissetorial da Ação do Estado no Âmbito Marítimo (COMAEM).

A COMAEM elaborou a Política Nacional Marítima 2019-2030, que se tornou uma plataforma sólida para a gestão e o desenvolvimento dos interesses marítimos, de tal maneira que permita o desenvolvimento integral e sistêmico das atividades marítimas de forma equilibrada e coerente, tendo em conta os diferentes organismos públicos e privados que interagem neste âmbito, os quais conformam uma diversidade de especialidades necessárias à administração integral dos espaços marítimos. Os interesses marítimos são a expressão do desejo coletivo da nação de utilizar, proteger e aproveitar os recursos do domínio marítimo e das águas interiores, bem como de cumprir as funções que incumbem ao Estado nas áreas sob a sua responsabilidade, amparados por tratados dos quais é parte. Isto é alcançado através de atividades nos domínios político, social, econômico, jurídico, científico, cultural e outros, com o objetivo de contribuir com o bem-estar e a segurança nacional de forma permanente, assim como fortalecer a capacidade de gestão do Estado no âmbito marítimo.

Chile: Governança focada na sustentabilidade e em áreas marinhas protegidas.

O Chile se destaca por sua consolidada política de conservação marinha. Por meio de um foco regulatório e operacional baseado na sustentabilidade, o país protegeu mais de 40% de suas águas territoriais com a criação de áreas marinhas protegidas (AMP). Seu sistema de governança integra vigilância ambiental, participação comunitária e gestão científica, sob uma estrutura institucional liderada pela Subsecretaria das Forças Armadas, a Marinha do Chile e o Ministério do Meio Ambiente (Governo do Chile, 2023). O Chile tem sido um ator proativo em fóruns internacionais, como a Conferência “*Our Ocean*”, e promove a articulação regional para

enfrentar a pesca excessiva, a contaminação marinha e os efeitos das mudanças climáticas nas zonas costeiras.

Equador: Governança insular e proteção estratégica do ecossistema de Galápagos.

A experiência equatoriana concentra-se num foco insular integral articulado em torno da Reserva Marinha de Galápagos, uma das mais biodiversas do mundo. O Equador combinou esforços de segurança naval, diplomacia ambiental e vigilância satelital para combater ameaças como a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), particularmente frente a frotas estrangeiras. Essas ações são complementadas pela cooperação no âmbito do Acordo de Galápagos com a Colômbia, Panamá e Costa Rica, fortalecendo a governança regional sobre corredores marinhos críticos, como o CMAR (Corredor Marinho do Pacífico Leste Tropical).

Estados Unidos: Governança tecnológica e segurança marítima integrada.

Os Estados Unidos incorporaram a governança marítima em sua arquitetura de segurança nacional por meio de políticas como a *National Ocean Policy*, os programas da *U.S. Coast Guard*, e as estratégias regionais impulsionadas pelo *U.S. Southern Command (Southcom)*. Seu modelo prioriza a livre navegação, a supremacia tecnológica, a interoperabilidade e a proteção de infraestruturas críticas. Os Estados Unidos promovem iniciativas de patrulhamento conjunto, exercício multilateral (como no caso do PANAMAX) e cooperação em inteligência marítima, mantendo influência significativa no Caribe e no Pacífico Oriental.

México: Governança liderada pela Secretaria da Marinha (SEMAR).

O México adotou um modelo centralizado de administração marítima, sob a liderança da Secretaria da Marinha (SEMAR). Esse modelo integra segurança portuária, proteção ambiental marinha, combate ao crime organizado transnacional e salvaguarda da vida humana no mar. Além de sua participação ativa na CONVEMAR, o México promove mecanismos de cooperação como o Acordo de Cartagena e participa regularmente de exercícios combinados de interdição marítima, incluindo a Operação Orion. O país também fortaleceu a proteção de áreas como o Golfo do México e o Pacífico Sul por meio de tecnologia de vigilância costeira e controle do tráfego marítimo.

Apesar dos progressos, a região enfrenta desafios estruturais que dificultam a consolidação de uma governança marítima hemisférica plenamente funcional:

- Assimetrias regulatórias e tecnológicas entre estados com diferentes capacidades.

- Controvérsias jurisdicionais não resolvidas que limitam a cooperação operacional.
- Restrições orçamentárias para o desenvolvimento de capacidades em vigilância oceânica e resposta a emergências.

Diante das ameaças transnacionais que afetam o domínio marítimo — como o narcotráfico, a pesca ilegal, o tráfico humano, os ciberataques e a poluição — os países das Américas têm se voltado para esquemas de governança marítima colaborativa. Isso se expressa tanto no fortalecimento das redes institucionais quanto na realização regular de exercícios combinados, que consolidam capacidades, interoperabilidade e confiança mútua.

Um dos pilares institucionais mais importantes é a Rede Operacional Cooperativa Regional de Autoridades Marítimas das Américas (ROCRAM). Fundada para facilitar o diálogo técnico e a ação coordenada entre as autoridades marítimas nacionais, a ROCRAM promove a troca de informação normativa, a padronização de procedimentos e a assistência mútua em questões como inspeções, controle de embarcações e segurança portuária. A rede estabeleceu uma comunidade de prática em governança marítima regional, onde os países compartilham progressos e desafios dentro de uma lógica horizontal de cooperação técnica (Sánchez, Bernal & Osorio, 2004).

Em paralelo, os exercícios multinacionais de segurança marítima ganharam relevância como ferramentas operacionais de governança colaborativa. Entre os mais significativos estão:

Operação Orion, uma iniciativa lançada originalmente pela Colômbia, que evoluiu para uma coalizão multinacional contra o crime transnacional marítimo. Em sua edição de 2021, mais de 40 países participaram, alcançando apreensões recordes de drogas, desmantelando redes criminosas e aprimorando a coordenação entre as forças navais, alfandegárias e de inteligência (Cuesta, 2021). A Orion é agora uma plataforma para a diplomacia operacional, onde as capacidades nacionais convergem com os interesses comuns de segurança regional.

O exercício PANAMAX, liderado pelos Estados Unidos através do Comando Sul (SOUTHCOM), mas com crescente protagonismo regional, simula cenários de defesa do Canal do Panamá contra ameaças híbridas e convencionais. Inclui treinamento conjunto, interoperabilidade C4ISR (comando, controle, comunicações, computação, inteligência, vigilância e reconhecimento) e operações marítimas coordenadas entre as marinhas de distintos países do continente. O PANAMAX fortaleceu a confiança estratégica entre as forças marítimas da América Latina e Caribe, fomentando a institucionalização de respostas integradas (Ospina Arias, 2022).

Essas iniciativas demonstram que a segurança marítima hemisférica não pode ser abordada de forma isolada ou exclusivamente em nível nacional. Sua natureza exige resposta multinível que combinem articulação normativa, cooperação tática e diplomacia operacional. A consolidação de redes como a ROGRAM e a implementação de exercícios como o PANAMAX e o ORION não apenas fortalecem as capacidades, mas também fomentam uma cultura marítima compartilhada baseada na prevenção, na transparência e na solidariedade estratégica.

1.3 Desafios contemporâneos na segurança marítima hemisférica

Apesar dos avanços na integração institucional, padronização regulatória e cooperação operacional regional, os Estados das Américas continuam a enfrentar um conjunto de desafios estruturais, emergentes e multidimensionais que limitam sua capacidade de exercer um controle efetivo, sustentável e soberano sobre seus espaços marítimos. Esses desafios não afetam apenas a governança e a segurança em sentido estrito, mas também comprometem a biodiversidade marinha, a estabilidade regional e o bem-estar humano vinculado aos mares. Para enfrentá-los, são necessários marcos jurídicos coerentes, capacidades técnicas atualizadas e uma vontade política sustentada de cooperação intergovernamental.

a) Crime Transnacional e ameaças híbridas

As rotas marítimas do continente continuam sendo utilizadas por redes criminosas transnacionais que combinam narcotráfico, contrabando, tráfico humano, de armas e lavagem de dinheiro. Essas organizações aumentaram sua sofisticação por meio do uso de embarcações semissubmersíveis, falsificação de sinais AIS, documentação falsificada de barcos pesqueiros e estratégias de camuflagem comercial (Rivera-Páez & Ceballos, 2023). Mais recentemente, tornou-se evidente uma convergência entre atividades ilegais, corrupção em ambientes portuários, as ciberameaças e a infiltração em setores legítimos, como o turismo ou a pesca comercial, criam um ambiente híbrido, difícil de combater por meios tradicionais (Ibáñez Gómez et al., 2024; JID, 2024).

b) Pesca INN e pressão de frotas não cooperativas

A pesca INN representa uma ameaça crescente à sustentabilidade ecológica, à segurança alimentar e à soberania econômica dos estados costeiros. No Pacífico Sul, diversas nações enfrentam pressão sistemática de frotas estrangeiras altamente técnicas, que operam nos limites de suas zonas econômicas exclusivas (FAO, 2023). Países como Equador, Peru e

Chile relataram incursões repetidas de navios não identificados ou com bandeiras de conveniência, o que obrigou a reforçar patrulhamentos, estabelecer zonas de exclusão temporárias e recorrer ao uso de mecanismos de diplomacia regional (Americas Quarterly, 2024).

c) Infraestrutura portuária exposta: física, lógica e climática

Os portos do continente apresentam vulnerabilidades significativas em segurança física (sabotagens, contrabando, contaminação industrial), lógica (ciberataques a sistemas logísticos ou de controle aduaneiro) e climática (tempestades, erosão, elevação do nível do mar). A Comissão Interamericana de Portos (CIP, 2024) destacou uma lacuna preocupante na segurança cibernética portuária, especialmente em terminais de médio e pequeno porte no Caribe e na América Central. A isto soma-se a falta de infraestrutura resiliente frente a fenômenos climáticos extremos, o que compromete a continuidade das operações logísticas (MAPFRE Global Risks, 2024).

d) Fragmentação regulatória e baixa interoperabilidade

A ausência de um marco legal hemisférico que harmonize crimes, protocolos de abordagem, mecanismos de troca de dados e doutrinas operacionais limita a cooperação efetiva entre marinhas, guardas costeiras e outras agências marítimas. As diferenças entre os marcos jurídicos nacionais também dificultam o planejamento de missões conjuntas, a interoperabilidade tecnológica e a padronização das comunicações, conforme reconhecido pela Junta Interamericana de Defesa (JID, 2024). Isso impacta diretamente a capacidade de resposta a ameaças compartilhadas, reduzindo a eficácia dos acordos existentes (Quevedo, 2023).

e) Ameaças ecológicas sem uma resposta coordenada

A deterioração dos ecossistemas marinhos nas Américas — devido à acidificação, sobrepesca, poluição, perda de habitats críticos e eventos climáticos extremos — ainda não foi totalmente integrada às doutrinas de segurança marítima da maioria dos Estados. Apesar do papel essencial dos oceanos na segurança energética, na pesca, na biodiversidade e na proteção costeira, muitas estruturas institucionais carecem de capacidade para monitoramento ambiental, análise oceanográfica e resposta rápida a emergências climáticas (De Miguel & Tavares, 2015; IOC-UNESCO, 2023). Isso coloca em risco tanto as populações costeiras quanto os sistemas econômicos dependentes do mar.

f) Assimetrias tecnológicas e dependência externa

A América Latina apresenta um cenário desigual em termos de tecnologia naval, vigilância remota, automação portuária e inteligência artificial aplicada à segurança marítima. Essas assimetrias dificultam a cooperação técnica, aprofundam as lacunas operacionais e aumentam a dependência de soluções estrangeiras (Motta do Carmo, 2023). Enquanto alguns países avançaram na integração de tecnologias de monitoramento satelital, defesa cibernética e robótica subaquática, outros enfrentam limitações orçamentárias, de formação ou de atualização tecnológica, o que enfraquece sua capacidade de resposta a ameaças complexas.

CAPÍTULO II

ÂNCORAS NORMATIVAS: MARCO JURÍDICO DA SEGURANÇA MARÍTIMA



A segurança marítima no hemisfério americano é fortemente determinada pelo arcabouço jurídico vigente nas esferas internacional, regional e nacional. A implementação efetiva das boas práticas não é possível sem uma compreensão integral deste marco regulatório, bem como dos desafios práticos que sua aplicação enfrenta em contextos estatais diversos.

Este capítulo apresenta uma análise dos principais instrumentos jurídicos internacionais que regulamentam a segurança marítima, identifica tendências comuns no direito marítimo comparado nas Américas e examina as barreiras legais persistentes que dificultam a consolidação de uma arquitetura regulatória coerente e funcional para a segurança marítima hemisférica.

2.1 Instrumentos Internacionais Vinculantes

O regime internacional de segurança marítima baseia-se em um conjunto de tratados multilaterais, protocolos técnicos e acordos regionais adotados pelos Estados. Tais instrumentos definem princípios, obrigações, direitos dos Estados e mecanismos de cooperação intergovernamental, facilitando sua incorporação progressiva nas legislações nacionais. Entre os principais tratados e convenções que fundamentam juridicamente as políticas de segurança marítima nas Américas, destacam-se os seguintes:

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CONVEMAR, 1982): Constitui o marco jurídico universal para a governança oceânica. Estabelece as competências dos Estados costeiros, de bandeira e do porto; define zonas marítimas, direitos de navegação, jurisdição penal e mecanismos para a conservação dos recursos e o combate às atividades ilícitas.

O Convênio Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (SOLAS, 1974) e sua emenda por meio do Código ISPS (2002): Estabelecem padrões para a segurança de navios e instalações portuárias. O Código ISPS, em particular, tem sido crucial na prevenção de atos ilícitos e ameaças como o terrorismo marítimo.

O Convênio para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA, 1988) e seu Protocolo de 2005: Criminalizam condutas como o uso do transporte marítimo para atividades terroristas, incluindo o tráfico de armas de destruição massiva.

A Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional (Convenção de Palermo, 2000) e seu Protocolo contra o trânsito ilícito de migrantes pelo mar: vinculam

diretamente a segurança marítima ao combate ao crime organizado transnacional, incorporando o foco em direitos humanos.

Os acordos interamericanos de cooperação em interdição marítima, promovidos no marco da Comissão Interamericana para o Controle do Abuso de Drogas (CICAD), e vários tratados bilaterais em matéria de patrulhamento conjunto, compartilhamento de inteligência e jurisdição operacional em áreas adjacentes.

A implementação efetiva desses instrumentos permitiu que muitos Estados do hemisfério consolidassem capacidades institucionais em vigilância, proteção de infraestruturas portuárias, combate ao narcotráfico e controle de rotas marítimas. No entanto, sua aplicação prática permanece desigual e enfrenta desafios de adequação regulatória interna e cooperação transfronteiriça.

2.2 Direito Marítimo Comparado para a Segurança Marítima nas Américas¹

Este capítulo apresenta um estudo inicial que compara as legislações nacionais relacionadas à segurança marítima em uma seleção de países do continente americano. Seu objetivo é fornecer uma visão geral que permita ao leitor identificar as distintas opções adotadas por esses Estados para lidar com vários aspectos críticos vinculados à segurança no âmbito marítimo.

A amostra analisada inclui as legislações nacionais da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Estados Unidos e Peru. Esta seleção permite construir uma ampla perspectiva comparativa, considerando a diversidade de tradições jurídicas e realidades marítimas presentes nas Américas. Esses Estados foram escolhidos devido à sua relevância geopolítica no contexto interamericano, à acessibilidade de seus marcos legais e à colaboração de especialistas e militares dos diversos países que contribuiram para o desenvolvimento deste Guia de Boas Práticas.

Do ponto de vista metodológico, o estudo procurou, na medida do possível, limitar-se à análise das leis nacionais ou seus equivalentes — ou seja, os instrumentos jurídicos de mais alta hierarquia jurídica em cada país, com exceção das respectivas constituições. Contudo, reconhecendo a complexidade dos sistemas jurídicos, também foram incorporados decretos e regulamentos de instância inferior, uma vez que estes estabeleciam direitos e obrigações não

¹ Artigo elaborado pelo Dr. Rafael Zelesco Barretto.

contempladas pelas normas principais, ou quando regulamentavam matérias que careciam de um tratamento específico no marco legislativo superior. Essa leitura estratificada do ordenamento jurídico foi concebida para facilitar uma compreensão mais completa das normas e do sistema jurídico em que estão inseridas, permitindo, assim, identificar tendências comuns e características particulares entre os países examinados.

O estudo analisa e compara sistematicamente os marcos legais nacionais relevantes para a segurança marítima, organizando-os por temas-chave. Para tanto, as seguintes áreas foram definidas como eixos de pesquisa detalhada:

- Segurança marítima e das vias navegáveis: Esta área examina como cada país concebe, de forma geral, a segurança marítima como objeto de regulamentação e de políticas públicas. Analisam-se o nível de desenvolvimento regulatório, as autoridades responsáveis pela sua aplicação, os direitos e deveres estabelecidos para os agentes regulados, bem como as referências a normas complementares ou regulamentos secundários.
- Pesca INN: Esta seção examina como as leis nacionais regulamentam a pesca em relação aos diferentes espaços marítimos definidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Explora se a pesca INN é classificada como uma infração administrativa ou um delito penal, se o termo é usado explicitamente ou por meio de uma tradução funcional e como são sancionadas as ações de embarcações com bandeira nacional ou estrangeira.
- Tráfico marítimo de drogas: Esta seção analisa se os marcos legais nacionais incluem disposições específicas sobre o transporte de substâncias ilícitas por via marítima, distinguindo-o do tipo penal genérico de tráfico de drogas. Tal distinção é relevante, dada a crescente importância do mar nas rotas do crime organizado transnacional.
- Outros temas abordados incluem a pirataria e o assalto à mão armada, contaminação marinha, áreas marinhas protegidas, pesquisa científica marinha e proteção do patrimônio cultural subaquático.

A seleção desses temas segue uma lógica que busca combinar o combate a ameaças específicas que afetam a estabilidade da ordem marítima com políticas voltadas ao fortalecimento ativo da segurança marítima hemisférica. O objetivo geral é construir uma visão integral que considere tanto as estratégias dos Estados para enfrentar fatores

desestabilizadores quanto às medidas destinadas a consolidar essa ordem por meio de iniciativas ambientais, científicas, culturais ou outras.

Espera-se que esta comparação ofereça elementos analíticos úteis sobre as diversas ferramentas jurídicas e políticas adotadas pelos países americanos para salvaguardar seus interesses marítimos, contribuindo assim para uma maior estabilidade regional.

Além disso, observa-se que é desejável que este estudo seja expandido em futuras edições do Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica. O conhecimento aqui compilado pode ser enriquecido com a inclusão de mais países, e espera-se que a matriz de temas e subtemas desenvolvida sirva como referência metodológica para a análise de novas legislações nacionais em futuras edições.

Comparação da legislação nacional de segurança marítima

O primeiro critério para comparar as legislações nacionais é como cada país concebe, de forma geral, a segurança marítima como objeto de regulamentação e de políticas públicas específicas. Para tanto, foram consideradas as leis nacionais que abordam a segurança marítima.

O objetivo é alcançar uma compreensão suficientemente profunda dessas regulamentações, que permita identificar tendências comuns e características particulares. A revisão dessas leis foi organizada com base nos seguintes critérios: nível de detalhamento normativo; identificação das autoridades responsáveis pelas ações ou pela supervisão; forma de criação de direitos e deveres aos seus destinatários; e referências a regulamentações complementares ou de nível inferior que desenvolvem aspectos específicos.

a. Nível de detalhe da legislação nacional sobre segurança marítima

Argentina

A Lei de Navegação (Lei nº 20.094) apresenta um alto grau de detalhamento regulatório em relação à segurança marítima e navegação, servindo como o marco jurídico central para o transporte aquático e atividades correlatas no país. Ela estabelece requisitos específicos para o registro, nacionalidade e documentação de embarcações, bem como as responsabilidades da Autoridade Marítima, capitães e demais funcionários em relação à navegação, disciplina e manutenção dos navios. Regulamenta também o uso obrigatório de serviços de pilotagem e reboque por razões de segurança.

Além disso, esta lei abrange uma ampla gama de temas, como a navegação em geral, navios, portos, pessoal marítimo, contratos (afretamento, transporte, arrendamento), sinistros

e hipotecas navais. Detalham-se os procedimentos para lidar com acidentes marítimos (colisões, abordagens), incluindo os processos de investigação para apurar causas e responsabilidades. Contempla ainda a gestão de naufrágios e sua possível apropriação pelo Estado em casos de abandono. Inclui também disposições sobre contaminação marinha, alinhadas a convenções internacionais como a MARPOL, e estabelece a responsabilidade civil e administrativa, bem como a obrigatoriedade de seguro contra derramamentos. As sanções são expressas em moeda nacional ou em unidades de conta.

Brasil

Neste país, está em vigor a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9.537/1997), que apresenta um bom nível de detalhamento, com foco particular nos aspectos operacionais da navegação, na proteção ambiental e nas competências de fiscalização da autoridade marítima brasileira. A lei define claramente seu objetivo: salvaguardar a vida humana no mar, garantir a segurança da navegação e prevenir a contaminação ambiental, tanto em mar aberto quanto em águas interiores. Sua aplicação abrange embarcações, plataformas e instalações de apoio.

A lei detalha as funções da autoridade marítima, incluindo a habilitação e registro de pessoal marítimo, o controle do tráfego naval, inspeções, a determinação da borda livre e a homologação de instalações marítimas. Além disso, regulamenta medidas administrativas como a retenção de certificados, a suspensão do zarpar e o embargo de obras marítimas. Um aspecto relevante é que autoriza a autoridade marítima a definir áreas onde se exige o uso complementar de pilotagem, com base em parâmetros operacionais.

Também é estabelecida uma estrutura para a investigação de acidentes marítimos, com procedimentos para identificar as causas, determinar as responsabilidades e impor sanções, incluindo a possibilidade de apelação (Art. 24).

Colômbia

O Estado colombiano ainda não possui uma lei abrangente que regule a navegação, embora haja um Anteprojeto do Código Marítimo, amplamente divulgado no âmbito marítimo nacional, especialmente pela Direção-Geral Marítima (DIMAR), a autoridade marítima do país. Este anteprojeto propõe o estabelecimento de um marco jurídico abrangente para as atividades marítimas, abordando aspectos relacionados à segurança da navegação, à vida humana no mar e à proteção do meio ambiente marinho. Apoia-se em princípios como a assistência, a autonomia do direito marítimo, a boa-fé, a integridade da embarcação, a

internacionalidade, a prevalência do critério técnico sobre o comercial e o princípio do "o que polui paga".

Embora a Colômbia não tenha aderido à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), o anteprojeto de lei incorpora diversos elementos dessa convenção, refletindo um esforço para se alinhar às práticas internacionais. Ele regula o acesso aos espaços marítimos (águas territoriais, zona contígua e zona econômica exclusiva), estabelece regras sobre passagem inocente e proíbe certas atividades no mar territorial.

Também inclui disposições sobre navegação, hasteamento de bandeira, licenças, reserva de bandeira para certas atividades (como cabotagem, apoio *offshore*, dragagem e reboque) e regras específicas para embarcações pesqueiras e de pesquisa. A regulamentação contratual é extensa, abrangendo afretamento, transporte de mercadorias ou passageiros, reboque, hipoteca naval e contratos de construção ou reparo naval.

O anteprojeto de lei fortalece a autoridade da DIMAR, concedendo-lhe poderes judiciais e sancionatórios em questões de acidentes e incidentes marítimos. Inclui medidas para lidar com colisões, encalhes e contaminação, e regulamenta a remoção de embarcações naufragadas ou encalhadas, incluindo sua declaração de abandono e as garantias financeiras exigidas.

O regime de sanções é meticuloso, com dezenas de infrações classificadas por tipo (segurança, meio ambiente, tamanho da embarcação) e penalidades específicas, incluindo disposições sobre reincidência e medidas preventivas (Artigos 364 e seguintes). Comparado com os outros regulamentos analisados, este anteprojeto parece ser o mais completo e ambicioso, apesar de ainda não ter sido aprovado. No entanto, a DIMAR parece aplicar muitas de suas disposições de fato, o que poderia favorecer a sua futura aprovação legislativa.

Chile

Esta nação conta com uma detalhada Lei de Navegação (Decreto-Lei 2.222 de 1978) que regulamenta extensamente as atividades relacionadas à navegação. Ela estabelece a Direção-Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante (DIRECTEMAR) como a autoridade marítima nacional, responsável pela aplicação das leis nacionais e convenções internacionais, e os regulamentos vinculados à navegação e à proteção ecológica marítima. Define as funções das autoridades marítimas em seus diferentes níveis: diretor, governadores marítimos, capitães de porto e prefeitos.

A lei contempla o registro e a nacionalidade das embarcações, diferenciando os tipos de navios e os procedimentos para aquisição e manutenção do pavilhão chileno. Estabelece também regras para o despacho e a recepção de embarcações em portos nacionais e estrangeiros.

Em relação aos acidentes marítimos, a lei estabelece uma estrutura para seu tratamento, incluindo a obrigação de notificação, procedimentos de investigação e a criação de tribunais marítimos (Art. 153). Incorpora ainda medidas preventivas, como a classificação das zonas de navegação, a obrigatoriedade do uso de piloto automático, câmeras de vigilância e sistemas de gravação. Regulamenta o uso obrigatório de serviços de praticagem e pilotagem, indicando quando devem ser utilizados e as funções dos responsáveis.

No que diz respeito a naufrágios e riscos à navegação, descrevem-se detalhadamente as obrigações dos proprietários, operadores e do Estado em relação à sinalização e à remoção de destroços são descritas detalhadamente, assim como as responsabilidades financeiras e a necessidade de estudos ambientais. O texto legal dedica um título específico à contaminação marinha, com fortes restrições aos derramamentos, um regime de responsabilidade civil baseado em tratados internacionais e exigências de seguro obrigatório para navios de grande porte. São estabelecidas penalidades para diversas infrações, tanto em matéria de segurança quanto de proteção ambiental.

Equador

A Lei Orgânica de Navegação, Gestão de Segurança e Proteção Marítima e Fluvial nos Espaços Aquáticos (2021) constitui o marco legal equatoriano para atividades em espaços aquáticos, tanto marítimos quanto fluviais. Seu objetivo é regulamentar e garantir a soberania, a segurança da vida humana no mar, a navegação, a proteção marítima e a prevenção de atos ilícitos e contaminação. A lei define princípios como a preservação da vida humana no mar, a conservação, a prevenção, a precaução e o desenvolvimento sustentável.

A lei cria o Sistema Nacional de Organização Marítima, define a estrutura da Autoridade Marítima Nacional (Força Naval do Equador) e detalha as competências de órgãos como a Direção Nacional de Espaços Aquáticos (DIRNEA) e as capitânicas portuárias. Regulamenta o registro, a certificação e a emissão de licenças, incluindo documentos provisórios de navegação. Estabelece também procedimentos para a investigação de acidentes marítimos, a determinação de causas e responsabilidades, a imposição de sanções e a definição do papel das capitânicas ou júris de capitães (Art. 23).

O regime de sanções estabelece classificações para infrações administrativas (primeira, segunda e terceira classe, além de derramamentos de petróleo), especificando multas, bem como a possibilidade de suspensão temporária ou permanente de licenças. Inclui disposições relativas à reincidência e à exigência de garantias financeiras para a reparação de danos. Um aspecto distintivo da legislação equatoriana é a regulamentação específica para a navegação fluvial na Amazônia, incluindo limites de velocidade, requisitos de comunicação e registro de embarcações nessas zonas.

Peru

O Decreto Legislativo nº 1147 regulamenta o fortalecimento das Forças Armadas nas competências da Autoridade Marítima Nacional - Direção-Geral de Capitánias e Guarda Costeira (2012), estabelece o marco legal peruano para atividades em espaços aquáticos, tanto marítimos quanto fluviais. A Direção-Geral de Capitánias e Guarda Costeira da Marinha do Peru, em sua qualidade de Autoridade Marítima Nacional, detém competências sobre áreas aquáticas, atividades realizadas no meio aquático, navios, artefatos navais, instalações aquáticas e embarcações em geral, com o objetivo de velar pela segurança da vida humana no mar, em rios e lagos navegáveis, proteger o meio ambiente aquático e reprimir atividades ilícitas em sua jurisdição, as quais necessitam ser fortalecidas para fazer frente ao atual contexto de ameaças presentes no meio aquático, a fim de garantir condições de segurança e proteção adequadas para o desenvolvimento de atividades realizadas no meio aquático, em conformidade com as normas nacionais e os instrumentos internacionais dos quais o Peru é signatário.

Estados Unidos da América

A *Maritime Transportation Security Act de 2002* apresenta um alto nível de especificidade, com foco na proteção do transporte marítimo contra ameaças à segurança. Elaborada em resposta ao contexto pós-11 de setembro, ela estabelece medidas como avaliações de vulnerabilidade, o desenvolvimento de planos nacionais e regionais de segurança marítima e a nomeação de coordenadores de segurança. Entre os temas mais desenvolvidos estão:

- Procedimentos para avaliação de vulnerabilidades em portos e embarcações;
- Requisitos para planos de segurança;
- Padrões de desempenho físico para contêineres de carga, incluindo lacres e fechaduras;
- Sistema de cartão de segurança de transporte;

- Equipamentos e pessoal de segurança.

Além disso, a lei prevê a possibilidade de avaliação de portos estrangeiros e a tomada de medidas caso não atendam aos padrões adequados de combate ao terrorismo. Sanções civis são impostas em caso de violação da lei e de seus regulamentos.

A normativa foca principalmente na proteção contra o terrorismo, e não em aspectos gerais de segurança marítima ou prevenção ambiental. Outras seções do Título 46 do Código dos EUA (*US Code*) abordam questões relevantes, mas delegam sua implementação a autoridades federais, como os Secretários de Transporte ou de Defesa. A legislação dos EUA visa orientar as autoridades federais, estaduais e locais na construção de modelos eficazes de segurança marítima, com ênfase particular na gestão portuária.

a. Identificação de autoridades responsáveis por fiscalização ou ação

As seis normativas analisadas identificam claramente as autoridades responsáveis pela fiscalização e aplicação das obrigações legais relativas à segurança marítima. Em todos os casos, existe uma autoridade marítima central, que delega funções a órgãos regionais ou locais e tem o poder de fiscalizar, sancionar e ordenar medidas preventivas ou corretivas.

Argentina

A Lei de Navegação (Lei 20.094/73) designa a Autoridade Marítima, atualmente exercida pela Prefeitura Naval Argentina (Decreto 457/2025), como o principal órgão responsável pela fiscalização e aplicação das normas de segurança. Entre suas funções destacam-se a realização de inspeções de rotina e extraordinárias, a autorização de entrada, permanência e saída de embarcações nos portos e a remoção de obstáculos à navegação, como naufrágios ou destroços. Em casos de descumprimento, pode declarar a embarcação abandonada em favor do Estado e proceder à sua alienação. O capitão de cada embarcação é obrigado a cumprir todas as instruções emitidas por esta autoridade. Embora a lei estabeleça sanções e procedimentos, não fornece uma lista exaustiva de infrações ou um regime de sanções detalhado como os encontrados em outros países da região.

Brasil

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA, Lei 9.537/1997) confere à Marinha do Brasil, como autoridade marítima (Art. 39), o poder de adotar medidas administrativas com efeito imediato. Estas incluem:

- Apreensão de certificados
- Impedimento de saída de embarcações
- Apreensão de obras ou atividades marítimas, incluindo mineração submarina
- Apreensão ou remoção de embarcações do tráfego

A Marinha também pode mediar disputas relativas a serviços de praticagem e remoção. Embora a LESTA não apresente uma lista detalhada de infrações como outros marcos legais, ela estabelece claramente os poderes de fiscalização e as medidas administrativas disponíveis à autoridade marítima.

Peru

O Decreto Legislativo nº 1147 estabelece que a Direção-Geral das Capitânicas e da Guarda Costeira da Marinha do Peru, na qualidade de Autoridade Marítima Nacional, detém jurisdição sobre as áreas aquáticas, as atividades realizadas no meio aquático, as embarcações, os artefatos navais, as instalações aquáticas e os barcos em geral, com o objetivo de assegurar a segurança da vida humana no mar, rios e lagos navegáveis, proteger o meio ambiente aquático e reprimir atividades ilícitas dentro de sua jurisdição, em conformidade com as normas nacionais e os instrumentos internacionais dos quais o Peru é signatário. A Direção-Geral das Capitânicas e Guarda Costeira exerce a Autoridade Marítima Nacional por meio do Diretor-Geral das Capitânicas e da Guarda Costeira em nível nacional, dos Chefes de Distrito de Capitania em nível regional e dos Capitães dos Portos em nível local.

Chile

A Lei de Navegação (Decreto-Lei 2.222/1978) confere autoridade marítima à Direção-Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante (DIRECTEMAR), órgão dependente da Marinha do Chile, cujas funções são exercidas por meio de governadores marítimos e capitães de porto (Art. 2(c)). A DIRECTEMAR fiscaliza o cumprimento das normas nacionais, convenções internacionais e regras relativas à navegação e à proteção do meio marinho. Tem jurisdição sobre registros de embarcações, autorizações de partida, restrições de trânsito em áreas sensíveis e ordena o uso de serviços como remoção ou praticagem por razões de segurança. O pessoal da DIRECTEMAR exerce funções de polícia marítima com autoridade pública e podem impor sanções por desobediência. Em caso de acidentes, realiza

investigações sumárias para determinar as causas e responsabilidades. Pode também ordenar a remoção de destroços de embarcações e penalizar o descumprimento com multas ou a declaração de abandono. Em casos de contaminação, aplica sanções administrativas com base na responsabilidade solidária do capitão, do armador e do operador portuário, exigindo garantias financeiras para cobrir os danos.

Colômbia

O Anteprojeto de Código Marítimo reafirma à Direção-Geral Marítima (DIMAR) como Autoridade Marítima Nacional, com amplos poderes e jurisdição sobre todos os espaços marítimos do país, incluindo as embarcações colombianas em alto-mar (conforme o Decreto 5057/2009). A DIMAR emite o Regulamento Marítimo Colombiano (REMAC), norma técnica vinculativa, e tem autoridade para inspecionar, deter, desviar ou parar embarcações, bem como impor restrições operacionais em caso de risco. As capitánias dos portos, como órgãos delegados, autorizam a entrada e saída de embarcações e podem suspender as operações por razões de segurança ou ambientais. Podem também declarar o abandono de embarcações não removidas. A DIMAR tem competência jurisdicional para resolver litígios cíveis e contratuais relacionados a acidentes marítimos, atuando em segunda instância. O regime de sanções proposto é detalhado, com multas de acordo com o tipo de infração e as características da embarcação. Reincidências podem levar à suspensão ou cassação das licenças. As infrações podem ser documentadas diretamente por inspetores ou membros da Guarda Costeira, e as multas são executadas por via coercitiva.

Equador

A Lei Orgânica de Navegação, Gestão, Segurança e Proteção Marítima e Fluvial designa a Força Naval do Equador como autoridade marítima nacional, atuando por meio da Direção Nacional de Espaços Aquáticos (DIRNEA) e seus órgãos subordinados: diretorias regionais e capitánias portuárias. A DIRNEA define e implementa a política marítima do país, exercendo funções de policiamento marítimo, incluindo inspeção, abordagem e apreensão de embarcações nacionais e estrangeiras. As capitánias gerenciam o registro de embarcações, autorizam mudanças de bandeira, declaram embarcações abandonadas e supervisionam o cumprimento da normativa. Têm o poder de restringir a entrada de embarcações em situações de risco ambiental, impor sanções administrativas e inclusive suspender as operações portuárias. Infrações menores são julgadas pelas capitánias; sinistros graves ou que resultem em perda de vidas ficam sob a jurisdição de um júri de capitães. Reincidências agravam as

sanções e podem implicar a suspensão de licenças. Em casos de contaminação, estabelece-se a responsabilidade solidária do capitão, proprietário, armador, agente e do operador, que devem arcar com os custos de remediação.

Estados Unidos da América

A *Maritime Transportation Security Act* de 2002 atribui responsabilidades a funcionários federais nomeados pelo Secretário de Segurança Nacional (*Homeland Security*), que devem implementar medidas de segurança marítima, avaliar vulnerabilidades e exigir planos de segurança (§70103(b)). Embora a lei não designe explicitamente uma “autoridade marítima nacional”, a Guarda Costeira dos EUA assume de fato esse papel. A Guarda Costeira estabelece critérios de inspeção de embarcações, coordena ações contra ameaças, aplica padrões de segurança física e controla o acesso às instalações portuárias. O Título 46 do *US Code* complementa essa lei, delegando funções regulatórias aos departamentos de Transporte e de Defesa. Esta estrutura normativa regulamenta desde a certificação de embarcações até a investigação de acidentes, a fiscalização do comércio marítimo e as sanções ambientais. Atenção especial é dada a navios-tanque e práticas sustentáveis, como a gestão de lastres e descargas.

2.3 Desafios Jurídicos Contemporâneos

A análise comparativa dos marcos regulatórios nacionais no âmbito marítimo revela tendências comuns que evidenciam um compromisso regional com o fortalecimento legal da segurança marítima. Entre as principais coincidências, destacam-se:

- A incorporação progressiva de tratados multilaterais — especialmente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CONVEMAR) e o Código ISPS — como base normativa nas legislações nacionais.
- A promulgação de leis específicas que abordam delitos marítimos, vigilância costeira, proteção ambiental e controle em zonas econômicas exclusivas (ZEEs).
- A consolidação de autoridades marítimas integradas — como capitânicas portuárias, guardas costeiras e comandos navais — com competências administrativas, operacionais e judiciais.

No entanto, essa mesma análise revela limitações estruturais e assimetrias legais que afetam diretamente a eficácia da cooperação interestatal. Algumas das lacunas persistentes incluem:

- Disparidades na capacidade de fiscalização, judicialização e execução de sanções, especialmente para delitos cometidos em alto-mar ou em áreas de jurisdição ambígua.
- Ausência ou fragilidade de marcos regulatórios para lidar com ameaças emergentes, como a pesca INN, o uso de embarcações semissubmersíveis e o cibercrime marítimo.
- Escassa articulação regulatória em zonas de fronteira marítima, onde a ausência de protocolos binacionais ou acordos operacionais conjuntos dificulta uma resposta eficaz a incidentes.

Com base nessas constatações, podem ser identificados desafios jurídicos contemporâneos que limitam o desenvolvimento de uma arquitetura jurídica hemisférica coerente. Entre os mais relevantes, destacam-se:

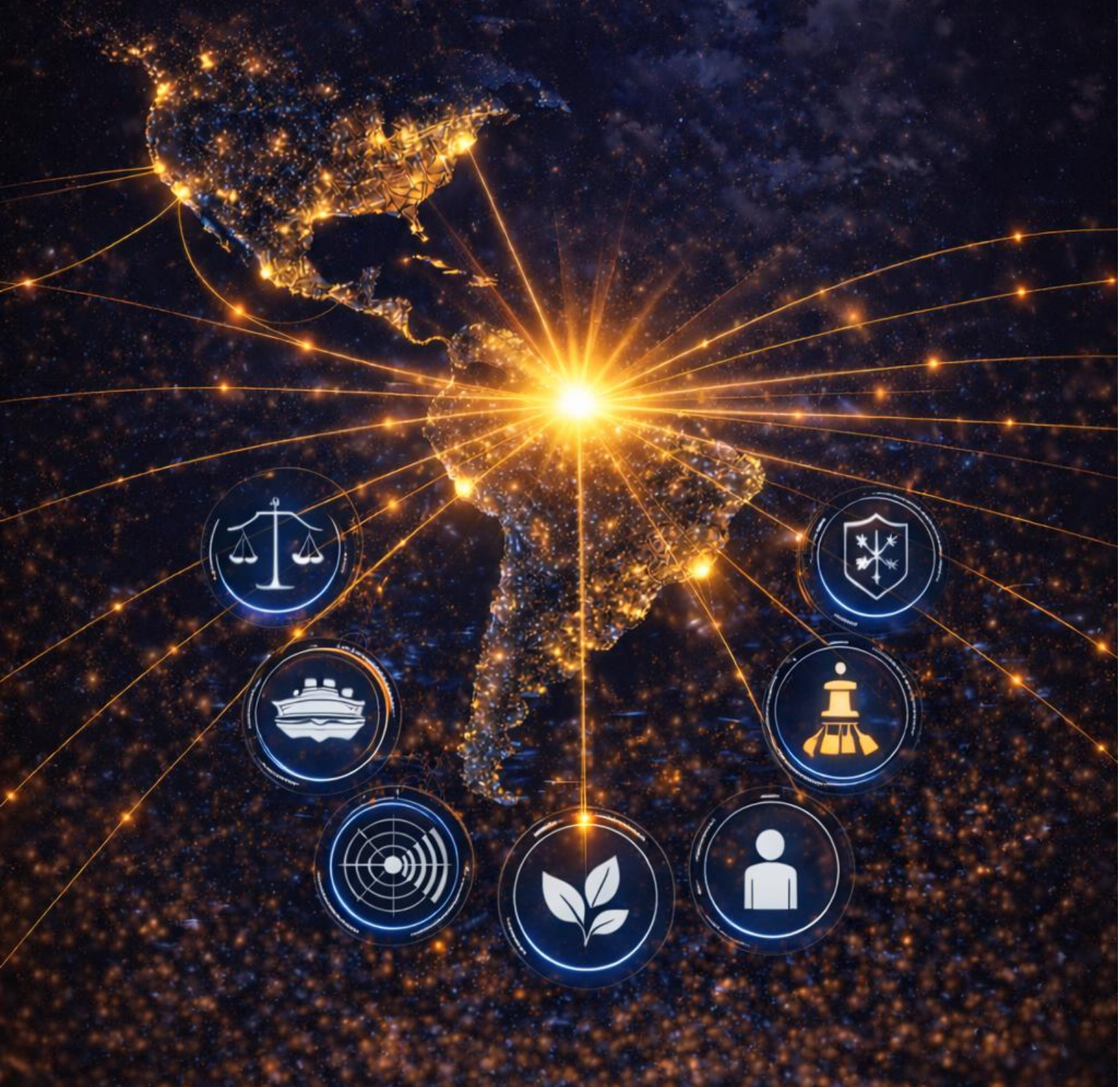
- a) Ambiguidade jurisdicional em zonas marítimas complexas: A ausência de delimitações precisas ou a sobreposição de jurisdições em áreas contíguas, rotas compartilhadas ou espaços em disputa dificulta a ação coordenada e gera incerteza jurídica em relação à vigilância, interdição ou aplicação de sanções.
- b) Criminalização insuficiente de novas ameaças: Nem todos os Estados tipificaram adequadamente condutas como a pesca INN, o tráfico de migrantes por via marítima, o uso de embarcações não tripuladas ou os ataques cibernéticos à infraestrutura portuária, o que limita as capacidades de intervenção e de judicialização.
- c) Desatualização regulatória em relação ao avanço tecnológico: O desenvolvimento de tecnologias emergentes — como veículos autônomos, inteligência artificial aplicada ao tráfego marítimo, sistemas de criptografia e drones de vigilância — muitas vezes supera a capacidade regulatória vigente, criando lacunas legais que podem ser exploradas por organizações criminosas.
- d) Desconexão entre a legislação penal e marítima: Em diversos países, o marco penal não aborda especificamente as particularidades do entorno marítimo, resultando em lacunas processuais, dificuldades probatórias e limitações na efetiva persecução de crimes cometidos no mar.
- e) Implementação deficiente de tratados internacionais: Apesar de terem assinado convênios relevantes, muitos Estados não desenvolveram a regulamentação interna de implementação, tampouco os mecanismos de cumprimento requeridos, reduzindo, assim, sua aplicabilidade operacional e impacto real no terreno.

De forma a concluir o presente capítulo, pode-se afirmar que, estas debilidades regulatórias refletem não apenas desigualdades legislativas, mas também limitações institucionais, orçamentárias e técnicas que afetam a coerência jurídica da região em matéria de Segurança Marítima. Da mesma forma, o marco jurídico representa uma condição habilitadora fundamental para a aplicação efetiva das boas práticas em segurança marítima. Sua robustez, clareza e atualização são essenciais para garantir a legalidade, a interoperabilidade e a cooperação internacional.

Portanto, este guia se baseia nesse arcabouço regulatório como seu eixo estrutural, propondo práticas alinhadas ao direito internacional, aos compromissos multilaterais e às realidades institucionais dos Estados do hemisfério. Por meio dessa abordagem jurídica integrada, promove-se a segurança marítima regional que combina o respeito à soberania nacional com a necessidade de construir soluções solidárias, sustentáveis, efetivas contra ameaças compartilhadas.

CAPÍTULO III

UM MAR SEGURO: EIXOS ESTRATÉGICOS DA SEGURANÇA MARÍTIMA HEMISFÉRICA



3.1 Definição Conjunta de Segurança Marítima

Desde o início da pesquisa, identificou-se que um dos principais desafios para alcançar um entendimento comum sobre a Segurança Marítima era a multiplicidade de abordagens e a falta de uniformidade na terminologia utilizada pelos diferentes atores envolvidos. Isso reflete as diversas realidades geopolíticas, econômicas e sociais dos países do hemisfério, bem como a evolução de seus marcos regulatórios em matéria de segurança e defesa. Por exemplo, enquanto alguns países do hemisfério americano priorizam a proteção de suas rotas comerciais e portos, outros se concentram mais no combate ao narcotráfico e ao crime organizado transnacional em suas águas territoriais.

Portanto, a primeira tarefa deste projeto de pesquisa foi estabelecer uma definição consensual de Segurança Marítima adaptada ao projeto, levando em consideração as particularidades do hemisfério americano; ao mesmo tempo o de criar um glossário de termos comuns que facilitasse a compreensão e a unificação de conceitos-chave entre os diversos atores envolvidos, fornecendo uma base conceitual sólida para o desenvolvimento do restante do projeto.

Esse processo foi fundamental para alinhar as diferentes perspectivas e abordagens dos países participantes, dada a diversidade geopolítica e os distintos contextos nacionais da região. Alcançar um entendimento simplificado e padronizado em projetos de colaboração internacional, especialmente em uma área multidimensional como a Segurança Marítima, onde participam atores com marcos normativos, prioridades e desafios diversos, é crucial. O cumprimento deste objetivo específico não só facilita a implementação efetiva de políticas conjuntas, como também promove a integração sustentável e operacional entre os países do Hemisfério.

Após a conclusão do glossário, o projeto avançou para um de seus debates mais críticos: a construção de uma definição consensual do conceito de Segurança Marítima. Este processo enfrentou o desafio de integrar as múltiplas dimensões inerentes à Segurança Marítima, especialmente em um contexto tão complexo e dinâmico como o do hemisfério ocidental. A diversidade geopolítica da região, onde os Estados enfrentam diferentes ameaças e adotam abordagens diversas quanto ao papel do Estado na proteção dos seus espaços marítimos dificultou a formulação de uma definição única capaz de abranger adequadamente as preocupações e prioridades de todos os países envolvidos.

O debate reuniu especialistas em segurança e defesa, especialistas em política marítima e representantes de organizações internacionais, que contribuíram com diversas perspectivas, abrangendo desde a proteção contra ameaças tradicionais, como conflitos interestatais, até ameaças emergentes, como o crime organizado transnacional (narcotráfico, pirataria, tráfico de pessoas), a pesca ilegal e a degradação ambiental dos mares.

Esta abordagem interdisciplinar permitiu a identificação de uma série de elementos-chave que devem ser incorporados a uma definição ampla, prática e operacional de Segurança Marítima:

a) Proteção de Infraestruturas Críticas

A Segurança Marítima depende fortemente da proteção de infraestruturas estratégicas, como portos, rotas de navegação e canais internacionais, incluindo o Canal do Panamá. Essas infraestruturas são fundamentais para o comércio internacional e a estabilidade econômica dos países do hemisfério. De acordo com a Organização Marítima Internacional (IMO, 2020), qualquer interrupção ou ataque a essas instalações pode gerar efeitos em cascata que impactam negativamente o comércio global e as economias locais.

b) Vigilância e Resposta a Atividades Ilícitas em águas territoriais e internacionais

A crescente presença de atividades ilícitas no mar, como tráfico de drogas, pesca INN, a pirataria e o tráfico de pessoas, representa uma ameaça direta à segurança dos Estados costeiros e seus parceiros comerciais. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CONVEMAR, 1982) enfatiza a responsabilidade dos Estados de monitorar e controlar essas atividades dentro de suas zonas econômicas exclusivas. Neste contexto, a vigilância marítima e a cooperação intergovernamental são essenciais para dissuadir, detectar e responder a essas ameaças.

c) Preservação do entorno marinho

A degradação ambiental dos mares, causada pela contaminação, pela exploração excessiva dos recursos marinhos e pelo impacto de desastres naturais, é uma preocupação crescente que afeta não só a biodiversidade, mas também as economias costeiras que dependem de setores como a pesca, o turismo e a energia marinha. A Convenção MARPOL e outros instrumentos internacionais ressaltam a necessidade de adotar políticas de proteção ambiental para mitigar os efeitos negativos da atividade humana no meio marinho. A

segurança marítima, neste sentido, deve integrar a proteção ambiental como um componente fundamental para garantir o desenvolvimento econômico sustentável.

d) Cooperação multinacional e interagencial

Uma das principais conclusões do debate foi que a Segurança Marítima não pode ser alcançada de forma unilateral. A natureza transnacional das ameaças exige cooperação constante entre os Estados e a participação ativa de diversas agências, tanto militares quanto civis, incluindo forças navais, guarda costeira, ministérios da defesa, alfândegas e agências meio ambientais. Instituições como a Junta Interamericana de Defesa têm enfatizado a importância de se estabelecerem marcos de cooperação regional para compartilhar informações, coordenar operações conjuntas e adotar abordagens comuns diante dos desafios marítimos.

e) Segurança, Proteção e Defesa do entorno Marítimo

Para enriquecer o debate sobre o conceito de Segurança Marítima, é necessário explorar os termos “Segurança Marítima” (*Maritime Safety*), “Proteção Marítima” (*Maritime Security*) e “Defesa Marítima” (*Maritime Defense*), que, embora relacionados, apresentam diferenças claras em termos de escopo, objetivos e focos operacionais.

Esta análise é conduzida a partir de uma perspectiva interdisciplinar que combina aspectos do direito do mar, segurança internacional e o papel das Forças Armadas (FF.AA.) e organizações civis na proteção dos espaços marítimos. É importante notar também que, em inglês, existe uma distinção conceitual significativa entre *Maritime Safety* (segurança na navegação e proteção contra acidentes) e *Maritime Security* (proteção contra ameaças intencionais), que nem sempre possui uma tradução exata em espanhol. Este ponto é especialmente relevante, pois pode gerar ambiguidades nos marcos regulatórios e operacionais do hemisfério americano.

Segurança Marítima: Um conceito multidimensional.

A Segurança Marítima (*Maritime Safety*) é definida como o conjunto de medidas concebidas para proteger o ambiente marítimo e as atividades legítimas nos oceanos contra ameaças convencionais e não convencionais. Este conceito evoluiu ao longo do tempo, passando de uma preocupação primordialmente militar para um foco integral que engloba aspectos econômicos, ambientais e de segurança humana.

A Organização Marítima Internacional desempenhou um papel fundamental nesta evolução, estabelecendo marcos regulatórios como o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*ISPS Code*) e promovendo a cooperação internacional.

A Segurança Marítima inclui a prevenção de ameaças como a pirataria, o narcotráfico, o contrabando de armas, a pesca ilegal e o terrorismo marítimo. Por exemplo, os esforços internacionais para reduzir os ataques de piratas no Chifre da África, através de operações coordenadas como a Operação Atalanta da União Europeia, representam um modelo bem-sucedido de Segurança Marítima preventiva (Bueger, 2015). Outro aspecto importante da Segurança Marítima é a sua relação com o direito internacional, em particular com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. De acordo com esta convenção, os Estados são responsáveis por garantir a segurança nas suas águas territoriais e zonas econômicas exclusivas, o que implica tanto a prevenção de atividades ilegais como a proteção do meio ambiente marinho (CONVEMAR, 1982).

Proteção marítima: Um foco específico após o 9/11.

A proteção marítima (*Maritime Security*) tem um foco mais específico e centra-se na prevenção de ameaças intencionais, como terrorismo, sabotagem e crime organizado, que podem afetar tanto embarcações quanto infraestruturas portuárias e marítimas críticas. Este conceito adquiriu maior relevância internacional após os ataques de 11 de setembro de 2001, quando se reconheceu a necessidade de reforçar a segurança dos portos e rotas marítimas contra ameaças terroristas.

Em resposta, a OMI adotou o *ISPS Code* em 2002, um marco regulatório obrigatório que exige a implementação de medidas de segurança específicas em portos e em navios internacionais (IMO, 2003). O Código ISPS estabelece medidas como controles de acesso, sistemas de vigilância e planos de emergência para proteger a infraestrutura marítima contra atos de terrorismo e sabotagem. Por exemplo, portos estratégicos como o de *Los Angeles*, nos Estados Unidos, e Santos, no Brasil, implementaram sistemas avançados de monitoramento e controle para cumprir os padrões internacionais (González, 2018).

Diferentemente da Segurança Marítima, que tem um escopo mais amplo, a proteção marítima se concentra principalmente na segurança física e operacional de instalações críticas, que são um pilar essencial para o comércio global e a estabilidade econômica dos Estados.

Defesa no entorno Marítimo: O papel estratégico das Forças Armadas.

A defesa marítima (*Maritime Defense*) refere-se às capacidades militares de um Estado para proteger sua soberania, território marítimo e recursos naturais contra agressões externas ou conflitos armados. Este conceito tem um foco predominantemente militar e está relacionado ao desdobramento de forças navais e guardas costeiras para garantir a integridade territorial e a segurança do Estado em seus espaços marítimos.

No hemisfério americano, as marinhas nacionais desempenham um papel fundamental na defesa marítima, com funções permanentes de patrulhamento, dissuasão e resposta rápida a ameaças. Por exemplo, a Marinha Mexicana e a Guarda Costeira dos Estados Unidos cooperaram em operações conjuntas para combater o narcotráfico no Caribe e no Golfo do México, evidenciando a importância da cooperação multinacional na defesa dos espaços marítimos (Hernández, 2019).

A defesa marítima não envolve apenas a proteção contra agressões militares diretas, mas também a vigilância de áreas marítimas estratégicas, como o Estreito de Magalhães e o Canal do Panamá, cujo controle é vital para a segurança do comércio internacional e a projeção de poder na região.

Embora esses conceitos apresentem diferenças claras, eles estão profundamente inter-relacionados. A Segurança Marítima depende de uma proteção marítima adequada para prevenir incidentes específicos, enquanto a defesa marítima pode ser necessária em situações extremas de conflito ou ameaças externas. Uma gestão integral dos espaços marítimos exige a combinação coordenada desses três elementos para lidar eficazmente com riscos e ameaças, garantindo a estabilidade e a segurança regional.

Neste sentido, cada termo tem seu lugar específico na gestão e regulação dos oceanos, contudo sua integração é essencial para enfrentar os desafios marítimos contemporâneos. Após várias rodadas de discussões e análises, foram alcançadas duas definições consensuais preliminares de Segurança Marítima. Tais definições não apenas refletem a complexidade e a multidimensionalidade do conceito, mas também estão adaptadas às particularidades do hemisfério americano, onde as ameaças transnacionais e a diversidade geopolítica exigem abordagens específicas.

Conceito	Objetivo Principal	Âmbito	Atores Principais
Segurança Marítima	Proteger o uso legítimo e seguro dos oceanos contra ameaças multidimensionais (pirataria, tráfico ilícito, riscos ambientais).	Civil, ambiental e multinacional.	Organizações internacionais (OMI, OEA), governos, guarda costeira, ONGs, setor privado.
Proteção Marítima	Prevenir atos ilícitos intencionais contra embarcações, portos e infraestruturas críticas (terrorismo, sabotagem, crime organizado).	Civil, portuária e de segurança física.	Autoridades portuárias, companhias de navegação, agências de segurança, órgãos nacionais e locais.
Defesa no entorno Marítimo	Salvaguardar a soberania nacional, a integridade territorial e a segurança do espaço marítimo contra agressões externas ou conflitos armados.	Militar e estratégico.	Forças navais, marinhas nacionais, guardas costeiras, ministérios da defesa.

Tabela 1. Distinção operacional e conceitual da Segurança Marítima, a Proteção Marítima e a Defesa no entorno Marítimo.

Primeira definição consensual de Segurança Marítima:

A Segurança Marítima é definida como a capacidade dos Estados de proteger e salvaguardar seus espaços marítimos, incluindo suas rotas comerciais, portos, recursos marinhos e ecossistemas, contra ameaças tanto convencionais como assimétricas. Isso é alcançado por meio da cooperação multinacional, da ação interagencial e da implementação de políticas coordenadas de defesa e governança marítima, em benefício da estabilidade e do desenvolvimento econômico regional.

Segunda definição consensual de Segurança Marítima:

A Segurança Marítima é definida como o conjunto de políticas, estratégias, ações e medidas coordenadas destinadas a proteger os espaços marítimos, as pessoas, as embarcações, as instalações portuárias e os bens associados às atividades marítimas contra ameaças e riscos de diversas naturezas.

Esta definição inclui, porém não se limita a:

- a) Ameaças naturais: Condições climáticas extremas, desastres naturais e riscos ambientais que afetam a segurança das atividades marítimas. Exemplos incluem furacões no Caribe e tsunamis no Pacífico.
- b) Ameaças humanas: Atividades criminosas como pirataria, terrorismo marítimo, tráfico ilícito de drogas, pesca INN, contrabando e qualquer ação que comprometa a estabilidade das operações marítimas e a segurança regional. Por exemplo, a pirataria no Golfo da Guiné e o tráfico de drogas no Caribe.
- c) Proteção de infraestruturas críticas: A salvaguarda de portos estratégicos, canais de navegação, corredores interoceânicos e outras instalações essenciais para o comércio internacional e a economia regional. O Canal do Panamá e os portos de Santos e Veracruz são exemplos de infraestruturas cuja proteção é vital.
- d) Cumprimento de normas internacionais: A adoção de padrões e regulamentos estabelecidos por organismos como a Organização Marítima Internacional e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que garantem a segurança da vida humana no mar, a navegação segura e a proteção do entorno marinho. O Código ISPS, por exemplo, regulamenta a segurança física de navios e portos.

Consenso a partir de um foco integral e multidimensional

A segurança marítima, sob a ótica apresentada acima, baseia-se numa perspectiva acadêmica integral e multidimensional que envolve:

- **Cooperação internacional:** A colaboração entre os Estados para compartilhar informações e coordenar operações conjuntas, que é essencial diante de ameaças transnacionais.

- Desenvolvimento de capacidades técnicas e tecnológicas: Implementação de sistemas avançados de monitoramento, vigilância e resposta rápida, como o uso de drones, satélites e sistemas automáticos de identificação de embarcações.
- Implementação de políticas públicas: Voltadas para a prevenção e mitigação de riscos, promovendo a resiliência dos Estados e a sustentabilidade do entorno marítimo.

A lógica da integralidade e da multidimensionalidade tem como objetivo final garantir que o termo permita a todos os atores da esfera marítima a funcionalidade, a sustentabilidade e a proteção dos espaços marítimos como componentes essenciais do desenvolvimento econômico, social e meio ambiental, tanto a nível hemisférico quanto global.

Esta definição reflete como a Segurança Marítima engloba múltiplas dimensões:

Defesa Nacional: Através do papel permanente das Forças Armadas, como as marinhas e as guardas costeiras, que são responsáveis por patrulhar, dissuadir e responder a ameaças militares e criminosas. A Marinha da Colômbia, por exemplo, desempenhou um papel chave no combate ao narcotráfico no Caribe, enquanto a Guarda Costeira dos Estados Unidos realiza constantemente operações de interdição marítima.

Cooperação Regional: Dado que muitas ameaças marítimas são transnacionais, a cooperação entre os Estados do hemisfério é fundamental. Iniciativas como o Sistema de Cooperação Regional para Vigilância e Segurança Marítima da OEA são exemplos claros de esforços coletivos.

Preservação do meio ambiente: A proteção do entorno marinho é crucial não apenas para a biodiversidade, mas também para as economias locais dependentes da pesca e do turismo. A pesca ilegal e a contaminação representam ameaças significativas que devem ser abordadas por meio de políticas de sustentabilidade e cumprimento de normas internacionais, como a MARPOL.

O consenso alcançado possibilitou o desenvolvimento de uma definição que reflete a complexidade e a multidimensionalidade do conceito de Segurança Marítima:

“A Segurança Marítima é o conjunto de políticas, ações e medidas destinadas a proteger os espaços marítimos e seus recursos contra ameaças convencionais e não convencionais, garantindo a proteção de infraestruturas críticas, a vigilância de atividades ilícitas, a preservação do entorno marinho e a cooperação multinacional para o desenvolvimento sustentável e a estabilidade regional.”

Esta definição não só fornece um marco conceitual comum, como também estabelece as bases para o desenvolvimento de políticas coordenadas e estratégias operacionais. Ao incorporar as prioridades e perspectivas de todos os atores interessados, garante a sua aplicabilidade em diferentes contextos nacionais e regionais, promovendo a governança marítima e a segurança integral no hemisfério.

O processo de definição baseado no consenso não foi meramente um exercício teórico, mas um esforço prático com o objetivo de construir um entendimento operacional que permita aos países do hemisfério trabalharem em conjunto. Esta conquista é essencial para o enfrentamento eficaz de ameaças como o tráfico de drogas, a pesca ilegal e a degradação ambiental, bem como para o fortalecimento da resiliência das economias costeiras e da segurança dos fluxos comerciais internacionais. Assim, o conceito consensual de Segurança Marítima não é apenas uma ferramenta acadêmica, mas sim um pilar estratégico para a ação regional coordenada.

O cumprimento deste objetivo específico representou um avanço significativo para o projeto, proporcionando uma base conceitual sólida e consensual que facilita o desenvolvimento de atividades futuras. A criação de um glossário de termos comuns e de uma definição consensual de Segurança Marítima não só melhorou a comunicação e o entendimento entre as partes interessadas, como também estabeleceu uma visão compartilhada sobre os desafios e as oportunidades em matéria de Segurança Marítima no hemisfério. Este processo destacou o valor da cooperação efetiva entre países e disciplinas, alcançada por meio de uma estratégia baseada em clusters de pesquisa que se mostrou adequada para abordar problemas complexos e multidimensionais.

A definição consensual de Segurança Marítima fornece uma plataforma de referência útil tanto para a formulação de políticas públicas quanto para a cooperação operacional entre os Estados. Ao integrar aspectos de defesa nacional, proteção ambiental e governança regional, esta plataforma promove uma governança marítima mais sólida e coordenada. Dessa forma,

contribui para a estabilidade, a segurança e o desenvolvimento sustentável do hemisfério, lançando as bases para futuras iniciativas de colaboração e resiliência contra ameaças transnacionais.

Finalmente, é importante pontuar que os conceitos mencionados acima não concorrem ou se sobrepõem aos estabelecidos por cada Marinha ou Guarda Costeira. O presente Guia de Boas Práticas, um documento de viés acadêmico, insere-se no contexto de um esforço colaborativo para endereçar desafios hemisféricos comuns, e não possui a pretensão de padronizar conceitos que podem diferir a depender das particularidades de cada país, a exemplo do conceito de “Segurança Marítima”.

3.2 Principais Aspectos de Segurança Marítima Hemisférica

Este capítulo expõe os resultados obtidos a partir da análise estratégica e operacional desenvolvida no marco deste guia, com o objetivo de definir e interpretar os principais aspectos que compõem o escopo da definição consensual de Segurança Marítima para o Hemisfério americano.

A análise parte do reconhecimento dos espaços marítimos como ambientes complexos, interdependentes e transnacionais, onde convergem ameaças tradicionais e emergentes, bem como oportunidades estratégicas para o desenvolvimento, a proteção ambiental e a cooperação internacional. Consequentemente, o foco adotado concentrou-se na identificação, avaliação e gestão de riscos, ameaças e fatores potencializadores de instabilidade, ligados aos diversos usos do mar na região.

Tal delimitação permite a análise do entorno marítimo à luz dos desafios do século XXI, considerando seu impacto direto na estabilidade regional e seu potencial para fomentar o desenvolvimento sustentável e inclusivo. Os aspectos chave da segurança marítima são definidos, nesse contexto, como os elementos estratégicos que capacitam os Estados e a comunidade internacional a prevenir, mitigar e responder de forma efetiva aos obstáculos que ameaçam a governança marítima regional.

Os referidos aspectos incluem tanto ameaças tradicionais, como pirataria, contrabando e proteção de infraestruturas críticas, quanto ameaças emergentes, como ciberataques a sistemas portuários, pesca INN e os efeitos das mudanças climáticas na segurança e na habitabilidade costeira. Sua identificação e gestão adequada são essenciais para a

estabilidade política, a proteção ambiental, a resiliência institucional e o fortalecimento da cooperação internacional. A partir desta perspectiva, os aspectos da segurança marítima não são concebidos como elementos isolados, mas como componentes interdependentes que exigem uma resposta coordenada, interinstitucional e multinacional, baseada em políticas públicas integradas, normas internacionais e mecanismos de colaboração regional.

Reconhecendo a diversidade geográfica, econômica e regulatória dos Estados do hemisfério, este capítulo organiza os principais aspectos da segurança marítima hemisférica em sete eixos estratégicos, que serviram como categorias transversais de análise para a identificação, classificação e documentação das boas práticas compiladas neste guia. Cada um desses eixos representa uma área crítica de ação, e abordá-los de forma coordenada e integrada permite avançar rumo a um modelo de segurança marítima multidimensional, sustentável e solidária, alinhado aos valores e prioridades da comunidade interamericana.

3.2.1 Eixo Estratégico I: Governança e normatividade Oceânica

Este eixo estratégico centra-se no fortalecimento da arquitetura legal e institucional que sustenta a gestão do espaço marítimo nos países do hemisfério. A governança oceânica contemporânea requer uma abordagem integral, transversal e multinível, capaz de harmonizar os interesses estratégicos, econômicos, ecológicos e sociais ligados à utilização sustentável do mar.

Uma governança marítima efetiva assenta-se nos seguintes pilares fundamentais:

- Alinhamento jurídico com o Direito Internacional do Mar: A implementação coerente de instrumentos como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar é essencial para garantir uma base legal compartilhada que regule a soberania, a jurisdição, a conservação e o uso racional dos recursos marinhos (Radovich, 2018).
- Instituições marítimas robustas: É necessário consolidar entidades públicas com competências claramente definidas, dotados de recursos humanos e financeiros suficientes e capacidade de coordenação interinstitucional (Vivero & Mateos, 2010).
- Planejamento espacial marinho: A adoção de instrumentos como o planejamento do espaço marítimo e o ordenamento territorial marítimo permite gerir usos conflitantes, proteger os ecossistemas e fomentar uma economia azul sustentável (Rivera-Páez, 2018; Murillo-Zamora, 2021).

- Participação ativa na governança regional e global: A colaboração em organismos multilaterais como a OMI, a COI-UNESCO ou a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos fortalece a capacidade de incidir em processos regulatórios e estratégicos que afetam diretamente os interesses marítimos nacionais (Sánchez-Terán, 2025).

A consolidação deste eixo estratégico representa um passo decisivo para o fortalecimento da governança oceânica no hemisfério. Ao promover marcos regulatórios claros e coerentes com o Direito Internacional do Mar, reforça-se a segurança jurídica e fomenta-se um ambiente de cooperação e confiança entre os Estados costeiros. Essa visão compartilhada permite abordar desafios comuns com instrumentos eficazes e focos coordenados. Da mesma forma, ao promover processos de planejamento espacial marinho baseados em evidência técnica e fortalecer as capacidades institucionais nacionais, possibilita-se uma tomada de decisão mais informada, inclusiva e orientada para o desenvolvimento sustentável.

Em seu conjunto, este eixo contribui para construir uma arquitetura de governança que não apenas organiza e protege os espaços marítimos, mas também reafirma o compromisso dos países do hemisfério com a paz, a prosperidade e a sustentabilidade de nossos oceanos.

3.2.2 Eixo Estratégico II: Defesa frente a ameaças ilícitas

Os Estados americanos enfrentam ameaças crescentes de organizações criminosas transnacionais que utilizam o mar como palco para atividades ilícitas, tais como:

- Tráfico ilícito de drogas, armas e pessoas.
- Contrabando de mercadorias e uso de embarcações não registradas.
- Emprego de tecnologias subaquáticas para burlar os controles (como semissubmersíveis).

As boas práticas documentadas neste eixo demonstram ações coordenadas de interdição marítima, a criação de centros de fusão de inteligência e o estabelecimento de acordos operacionais bilaterais e multilaterais para patrulhamento conjunto, vigilância aérea e perseguição extraterritorial.

O tráfico ilícito de drogas

A utilização de rotas marítimas está se consolidando como uma das principais ameaças à segurança hemisférica. Diversas modalidades — contêineres, lanchas rápidas, semissubmersíveis — são empregadas por redes criminosas para transportar entorpecentes de países produtores para mercados consumidores na América do Norte, Europa e África.

Esse fenômeno afeta estados costeiros e insulares, com implicações para a segurança nacional, a estabilidade institucional e a integridade logística portuária. Diante disto, diversos países do hemisfério desenvolveram respostas sustentadas e coordenadas, que servem de modelo para o desenvolvimento de boas práticas compartilhadas.

Contexto e diagnóstico

O tráfico marítimo de drogas aumentou significativamente desde o início dos anos 2000, particularmente no Caribe, no Pacífico Oriental e no Atlântico Sul. Os principais fatores incluem:

- Porosidade de rotas marítimas com escassa vigilância.
- Capacidade limitada de monitoramento em alto-mar.
- Uso de portos como pontos de consolidação e trânsito.
- Sofisticação tecnológica das redes criminosas.

Este entorno de risco persistente obriga os Estados a conceber estratégias integradas para dissuadir, interceptar e prevenir a utilização ilícita dos seus espaços marítimos.

Objetivos da análise do caso

- Identificar as boas práticas no combate ao tráfico marítimo de drogas.
- Documentar experiências bem-sucedidas de cooperação bilateral e multilateral.
- Analisar oportunidades para o fortalecimento das capacidades nacionais e regionais.
- Proporcionar um marco técnico-político para a tomada de decisões.

Experiências de sucesso documentadas

Peru: Interdição de uma embarcação semissubmersível em alto-mar: Fortalecimento da capacidade de controle oceânico do Peru (2019)

Entre as experiências operacionais mais relevantes em matéria de interdição marítima no sudeste do Pacífico, destaca-se a ação realizada em 7 de dezembro de 2019 pela Marinha de Guerra do Peru, por meio da Direção Geral de Capitánias e Guarda Costeira, em sua qualidade de Autoridade Marítima Nacional, a qual representou um marco institucional ao constituir a primeira interceptação bem-sucedida de uma embarcação semissubmersível dedicada ao narcotráfico em águas oceânicas distantes da costa nacional.

A operação ocorreu a aproximadamente 178 milhas náuticas do litoral, próximo a Talara, evidenciando a projeção da atividade criminosa em direção a espaços de alto-mar tradicionalmente considerados de difícil vigilância. A embarcação interceptada havia partido de Machala, Equador, e, segundo sua rota estimada, pretendia navegar ao sul das Ilhas Galápagos com destino ao México, utilizando rotas oceânicas de baixo tráfego para evadir os sistemas de controle.

A embarcação era uma plataforma semissubmersível, construída artesanalmente em fibra de vidro e madeira, com baixo perfil e reduzido registro de radar, projetada especificamente para o transporte clandestino de grandes volumes de entorpecentes. Estas características técnicas, combinadas com uma elevada autonomia proporcionada por tanques de combustível de até 4.000 galões e velocidades entre 12 e 15 nós quando carregada, permitiam que ela operasse por longos períodos em mar aberto, reduzindo a probabilidade de detecção por meios convencionais.

Durante a intervenção, quatro tripulantes de nacionalidade estrangeira foram presos e 1.117 quilos de cloridrato de cocaína foram apreendidos. Estimou-se que a embarcação tinha capacidade para transportar até quatro toneladas de carga ilícita. A operação não apenas representou um golpe significativo para as redes de narcotráfico transnacionais, mas também confirmou a crescente sofisticação tecnológica e logística dessas organizações criminosas.

De uma perspectiva estratégica, o caso evidenciou três aspectos centrais para a Segurança Marítima Hemisférica. Em primeiro lugar, a migração do narcotráfico para plataformas de baixa detectabilidade e rotas oceânicas remotas, o que aumenta a complexidade do controle estatal. Em segundo lugar, a necessidade de integrar inteligência marítima, vigilância aérea e naval e patrulhamento de longo alcance como condições indispensáveis para a detecção precoce. Por fim, a importância de dispor de unidades

oceânicas com alta autonomia e resistência no mar, capazes de manter uma presença sustentada além da linha costeira imediata.

Nesse sentido, a operação constitui uma boa prática nacional de interdição marítima, demonstrando a eficácia da ação coordenada da Autoridade Marítima peruana no exercício da soberania, proteção do domínio marítimo e contribuição ativa para o combate regional ao crime organizado transnacional. Oferece também lições relevantes para outros Estados do hemisfério quanto à necessidade de fortalecer as capacidades de vigilância *offshore*, a interoperabilidade e a cooperação internacional diante das ameaças emergentes no entorno oceânico.

Colômbia: consolidou sólidas capacidades de interdição marítima, fortalecidas por meio de alianças estratégicas com os Estados Unidos e o Panamá, bem como pelo intenso emprego de inteligência naval e vigilância costeira. Desde 2018, essa estratégia tem sido coordenada pela Estratégia Naval Orion, uma campanha multinacional que:

- Obteve apreensões significativas: somente a 13ª edição, em 2024, resultou na apreensão de mais de 400 toneladas de drogas, graças ao compartilhamento de informações e à coordenação multilateral.
- Envolveu mais de 60 países e 125 organizações em operações conjuntas, fortalecendo a interoperabilidade e a capacidade de resposta hemisférica.

México: Implementou um modelo de intervenção conjunta entre a Marinha e a Autoridade Marítima Nacional, com foco no programa de contêineres e na modernização de tecnologias não invasivas para detecção de contrabando marítimo. Essa estratégia foi complementada com a assinatura de acordos interinstitucionais chave, incluindo a NAMSI (*North American Maritime Security Initiative*), marco trilateral com os EUA e o Canadá que fortalece a interoperabilidade em operações marítimas regionais, e o Acordo Bicentenário com os Estados Unidos (substituto do Plano Mérida), visando uma cooperação mais integral em segurança e no combate ao narcotráfico marítimo.

Costa Rica e Panamá: Implementaram estratégias binacionais com apoio internacional, integrando a vigilância aérea, fluvial e marítima.

Caricom e a Comunidade Andina: Promoveram marcos para o compartilhamento de inteligência e a harmonização regulatória regional.

Resultados e conquistas destacadas

- Incremento contínuo das apreensões nas principais rotas marítimas do hemisfério.
- Maior presença de patrulhamentos conjuntos e exercícios multinacionais.
- Fortalecimento da cooperação entre as Forças Navais, as Guardas Costeiras, as Alfândegas e as Agências de Inteligência.
- Reconhecimento internacional dos modelos aplicados pela Colômbia, Peru e República Dominicana.
- Melhoria em protocolos de inspeção e controle portuário.
- Melhoria da cooperação internacional com base no bilateralismo nacional ou institucional.

Lições aprendidas

- A cooperação internacional permanente é essencial diante das ameaças transnacionais: a Operação Orion demonstrou que a ação coordenada entre 62 países multiplica o impacto operacional.
- O investimento em tecnologia (AIS, VMS, drones) melhora a detecção precoce: sistemas intensivos de vigilância costeira, marítima e aérea aumentaram significativamente a capacidade de identificar embarcações suspeitas.
- A criação de centros de fusão de inteligência interagencial permite antecipar movimentos criminosos: o compartilhamento de dados entre alfândegas, naval e agências de inteligência tem sido fundamental para interceptar rotas emergentes.
- O treinamento especializado aumenta a eficácia na detecção de operações irregulares: a formação continuada em técnicas operacionais e o uso de novas tecnologias aumentaram as taxas de sucesso em operações marítimas.

Contribuição ao guia de boas práticas

Esses casos fornecem um modelo operacional comprovado para o combate ao tráfico marítimo de drogas, baseado nas capacidades estatais e em parcerias internacionais. Demonstram também que é possível gerenciar riscos sem comprometer o comércio e que uma

resposta regional coordenada é viável mesmo em contextos com recursos limitados, desde que haja vontade política e cooperação internacional.

3.2.3 Eixo Estratégico III: Desenvolvimento Econômico Marítimo

O crescimento das economias marítimas no hemisfério apresenta tanto oportunidades quanto vulnerabilidades. Este eixo temático visa garantir que atividades estratégicas — como o transporte marítimo, a pesca legal, o turismo costeiro e a exploração de recursos — sejam realizadas em um entorno seguro, transparente e resiliente, livre de interferências ilícitas ou práticas predatórias.

A consolidação do desenvolvimento econômico marítimo sustentável exige condições que garantam a legalidade, a rastreabilidade das atividades e a proteção das rotas comerciais. Nesse sentido, as boas práticas documentadas neste eixo temática destacam mecanismos institucionais e regulatórios que tem permitido fomentar o crescimento inclusivo, compatível com os objetivos de segurança, proteção ambiental e estabilidade regional.

Entre as iniciativas identificadas, incluem-se:

- O fortalecimento dos marcos regulatórios setoriais que integram normas internacionais de segurança, sustentabilidade e controle em atividades como pesca, navegação comercial e exploração de energética marinha.
- A promoção de parcerias público-privadas, particularmente no âmbito portuário, com foco em investimentos conjuntos para aprimorar a infraestrutura, os controles de acesso e os sistemas de vigilância costeira.
- A implementação de programas internacionais de certificação voltados para a segurança da carga, a rastreabilidade do comércio marítimo e a conformidade com as normas ambientais e trabalhistas.
- A promoção de projetos de economia azul que equilibram a geração de riqueza com a conservação dos ecossistemas marinhos, fomentando o uso responsável dos recursos do mar.

Este eixo reflete o compromisso dos Estados do hemisfério em vincular a prosperidade econômica à governança marítima, reafirmando que o desenvolvimento sustentável dos oceanos requer tanto políticas de fomento quanto de marcos sólidos de segurança e legalidade.

3.2.4 Eixo Estratégico IV: Proteção técnica da navegação

A navegação segura é um elemento essencial para o funcionamento do comércio internacional, a proteção do meio marinho e a prevenção de incidentes que possam comprometer a vida humana no mar. Nesse contexto, este foco estratégico aborda os aspectos técnicos, normativos e operacionais que os Estados do hemisfério têm fortalecido para garantir a segurança da navegação em águas jurisdicionais e rotas internacionais.

Uma das principais referências para este eixo são as diretrizes da Organização Marítima Internacional, particularmente no que diz respeito aos Sistemas de Identificação Automática (AIS) e aos Serviços de Tráfego Marítimo (VTS). Essas ferramentas tornaram-se padrões globais para aprimorar a consciência situacional, facilitar a coordenação entre navios e autoridades costeiras e prevenir colisões ou encalhes.

As boas práticas documentadas neste guia refletem uma crescente adoção dessas tecnologias e focos técnicos, entre eles:

- A implementação de sistemas AIS, em conformidade com as disposições do Capítulo V do Convênio SOLAS, o qual obriga navios de determinado porte a transmitir continuamente sua posição, rumo e velocidade às autoridades costeiras e outras embarcações.
- A instalação de sistemas VTS em portos e áreas marítimas de tráfego intenso, em conformidade com as diretrizes do Manual de Serviços de Tráfego Marítimo da OMI (OMI, 2013), os quais contribuem para uma navegação mais segura, fluida e monitorada.
- A modernização das cartas náuticas e dos sistemas de sinalização marítima melhora a precisão da navegação, especialmente em rotas críticas e canais restritos.
- O desenvolvimento de procedimentos coordenados de resposta a emergências, como acidentes, varadouros ou condições meteorológicas adversas, os quais envolvem autoridades portuárias, guarda costeira, pilotos marítimos e centros de controle marítimo.

O fortalecimento desse eixo provou ser fundamental para reduzir os riscos operacionais, melhorar a segurança das tripulações e proteger os ecossistemas costeiros de potenciais impactos acidentais. Além disso, ao se alinharem às diretrizes técnicas e legais da OMI, os

Estados do hemisfério conseguiram elevar seus padrões de cumprimento internacional e facilitar a interoperabilidade com atores globais.

3.2.5 Eixo Estratégico V: Proteção ambiental e de recursos naturais

A proteção dos ecossistemas marinhos e costeiros é um pilar essencial da segurança marítima hemisférica, em consonância com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 das Nações Unidas: "Conservar e usar sustentavelmente os oceanos, os mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável" (Nações Unidas, 2024). Este eixo temático enfatizou a prevenção de danos ecológicos, o uso responsável dos recursos naturais marinhos e a mitigação de ameaças emergentes que comprometem a sustentabilidade do ambiente oceânico e costeiro.

Os Estados do hemisfério têm enfrentado crescente pressão sobre seus entornos marinhos, causada por atividades como a pesca INN, a contaminação marinha, a acidificação oceânica e os efeitos das mudanças climáticas. Em resposta a esse cenário, as boas práticas identificadas neste eixo incluíram:

- Controle da pesca INN, em conformidade com o Acordo sobre Medidas do Estado do Porto e outros instrumentos derivados da FAO.
- Estabelecimento e monitoramento eficaz de áreas marinhas protegidas (AMPs), em consonância com as metas do ODS 14.5 e as diretrizes do Convênio sobre Diversidade Biológica.
- Regulamentação do tráfego marítimo em áreas ecologicamente sensíveis, em coordenação com a Organização Marítima Internacional (OMI).
- Resposta a derrames e contaminações marítimas, com protocolos técnicos interoperáveis entre agências marítimas, ambientais e de defesa civil.

Da mesma forma, este eixo promove a cooperação interinstitucional para o uso de tecnologias como imagens satelitais, boias oceânicas, sistemas de teledetecção e sensores autônomos para o monitoramento de variáveis ambientais críticas, incluindo temperatura, salinidade, acidez e biodiversidade marinha.

A análise destacou que o cumprimento do ODS 14 requer não apenas ações regulatórias, mas também investimento contínuo em ciências oceânicas, como indicado pela ONU (2024),

visto que, em média, apenas 1,1% dos orçamentos nacionais de pesquisa são destinados a estudos oceânicos.

As práticas documentadas neste eixo reforçaram a noção de que a segurança marítima não pode ser dissociada da sustentabilidade ambiental. Ao proteger os ecossistemas marinhos, fortalece-se a resiliência das comunidades costeiras, garante-se a continuidade das atividades econômicas dependentes do mar e preserva-se o patrimônio natural comum do hemisfério.

3.2.6 Eixo Estratégico VI: Pesquisa, tecnologia e vigilância oceânica

No contexto hemisférico, este eixo estratégico fomentou capacidades que reforçam a antecipação, a prevenção e a resposta a ameaças naturais e provocadas pelo homem no domínio marítimo.

Entre as principais práticas, destacam-se:

- Desenvolvimento de observatórios oceanográficos regionais, interligados a redes internacionais como o Sistema Global de Observação do Oceano (GOOS) e apoiados por organizações como a NOAA e a UNESCO.
- Uso de tecnologias emergentes, como veículos não tripulados (drones aéreos e submarinos), sensores autônomos, inteligência artificial aplicada à detecção de anomalias e sistemas automatizados de identificação (AIS).
- Vigilância marítima integrada, por meio de centros de comando e controle com capacidades multiescalas e coordenação interinstitucional.
- Fortalecimento das capacidades científicas, por meio da cooperação Sul-Sul e de programas de capacitação em oceanografia, clima e ciências marinhas.

Essas iniciativas não apenas aprimoraram nossa compreensão do meio marinho, mas também nos permitiram antecipar fenômenos como tempestades, marés vermelhas, acidificação dos oceanos e deslocamentos de frotas pesqueiras ilícitas. Além disso, contribuíram para o cumprimento da Agenda 2030, em particular dos ODS 13 (Ação pelo Clima) e 14 (Vida submarina).

A cooperação em ciências oceânicas entre os Estados americanos tem sido um fator determinante para reduzir as assimetrias nas capacidades técnicas e consolidar uma

governança baseada em evidência. Instituições como o Serviço Nacional Oceânico da NOAA lideraram processos de transferência de tecnologia e metodologias de monitoramento de ponta.

3.2.7 Eixo Estratégico VII: Segurança humana e cultural no mar

A segurança marítima, entendida em seu sentido mais amplo, abrange a proteção das pessoas, das comunidades costeiras e de sua relação cultural com o mar. Essa abordagem centrada no ser humano prioriza os direitos, o bem-estar e a dignidade daqueles que vivem, trabalham ou transitam pelos espaços oceânicos do hemisfério. Nesse contexto, o atual eixo estratégico integrou dois componentes fundamentais: a segurança humana em seu sentido mais amplo e as operações de busca e salvamento marítimo (SAR, sigla em inglês).

Proteção humana e cultural no entorno marítimo

As boas práticas documentadas nesta dimensão incluíram:

- Defesa dos direitos trabalhistas e humanos dos tripulantes, em conformidade com o Convênio sobre o Trabalho Marítimo da OIT (MLC, 2006).
- Proteção das comunidades de pesca artesanal, que muitas vezes são vulneráveis a ameaças do crime organizado, exploração laboral ou pesca ilegal.
- Salvaguarda do patrimônio marítimo e cultural, incluindo rotas ancestrais, práticas náuticas tradicionais e territórios costeiros de povos indígenas.
- Programas de educação oceânica, voltados a fomentar uma cidadania marítima informada, respeitosa e comprometida com o uso sustentável do mar.

Operações de busca e resgate (SAR)

Em conformidade com a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo (IMO, SAR, 1979), os Estados do hemisfério americano assumiram a responsabilidade de prestar assistência a pessoas em perigo no mar, dentro de suas zonas de responsabilidade SAR, que frequentemente se estendem até 200 milhas náuticas — e, em muitos casos, até mesmo além, em alto-mar. Entre as principais práticas identificadas destacam-se:

- Estabelecimento de Centros Coordenadores de Salvamento Marítimo (MRCC), como os operados pelos Estados Unidos, Brasil, Chile, México e Canadá, com infraestrutura e pessoal treinado para responder a incidentes marítimos complexos.

- Participação em redes de cooperação internacional SAR, como a iniciativa de cooperação do Caribe (CARIBE EWS) ou mecanismos sub-regionais de ajuda mútua.
- Uso de tecnologia de ponta, como sistemas EPIRB, sinais AIS-SART, drones, aeronaves de vigilância marítima e satélites para detecção de emergências.
- O treinamento conjunto e os exercícios multinacionais fortaleceram a interoperabilidade entre as forças navais, a guarda costeira e as autoridades civis.

Apesar dos progressos, o desafio persiste em zonas com menor capacidade operacional, onde o SAR se apoia em acordos bilaterais, patrulhas combinadas ou assistência internacional. Contudo, esses esforços refletem um claro compromisso hemisférico em garantir a segurança da vida humana no mar, independentemente da nacionalidade, da situação jurídica ou da localização do incidente.

Foco transversal do eixo

Esse eixo demonstrou que a segurança marítima efetiva não se limita a questões estratégicas ou materiais, mas requer uma compreensão profunda do componente humano e cultural. A integração de políticas de direitos humanos, proteção comunitária e cooperação SAR fortaleceu a resiliência social e técnica do ambiente marítimo e gerou condições mais justas e equitativas para aqueles que interagem diariamente com os oceanos.



Figura 3. Eixos estratégicos da Segurança Marítima Hemisférica.

Ameaças e riscos comuns na região

A segurança marítima hemisférica enfrenta uma complexidade crescente, refletida em um amplo conjunto de ameaças e riscos compartilhados pelos Estados do continente americano. Embora cada país possua suas próprias realidades geográficas, institucionais e socioeconômicas, existe um padrão convergente de vulnerabilidades que comprometem a soberania, a sustentabilidade ambiental, a segurança humana e a estabilidade regional.

Esta seção identifica e sistematiza as ameaças mais relevantes que emergem da análise comparativa das experiências nacionais compartilhadas pelos diversos participantes do Grupo de Trabalho do Guia de Boas Práticas, reconhecendo sua interconexão e impacto multiescala.

Ameaças ilícitas e deliberadas

Narcotráfico e crime organizado transnacional: O uso do espaço marítimo como rota de trânsito para o transporte de drogas, precursores químicos, armas, contrabando e tráfico de pessoas é uma constante nos relatórios nacionais. As redes criminosas exploram fragilidades jurisdicionais, a porosidade das rotas e a fragmentação dos sistemas de vigilância.

Pesca INN: Esta é identificada como uma das ameaças mais persistentes, com o maior impacto econômico e ecológico. Afeta espécies ameaçadas de extinção, viola a soberania marítima e prejudica os esforços de conservação.

Intrusão de embarcações não autorizadas: Especialmente em áreas sensíveis, como as Ilhas Galápagos ou zonas fronteiriças de alta biodiversidade, o acesso ilegal tem sido registrado, violando a jurisdição nacional e representando riscos ambientais e de segurança.

Pirataria e terrorismo marítimo: Embora não sejam generalizados, são considerados ameaças latentes. Fragilidade institucional, corrupção e instabilidade política são fatores que podem catalisar sua ocorrência em cenários de crise.

Ameaças cibernéticas: Os sistemas portuários, de navegação e de monitoramento estão cada vez mais vulneráveis a ataques cibernéticos, representando um risco para a integridade operacional das cadeias logísticas marítimas.

Sabotagens híbridas: Os riscos associados à sabotagem de infraestruturas críticas, como cabos submarinos, gasodutos, plataformas e embarcações, são identificados em contextos de tensões geopolíticas ou interesses estratégicos internacionais.

Ameaças acidentais ou fortuitas

Desastres naturais e climáticos: A região enfrenta alta exposição a fenômenos como tsunamis, tempestades tropicais, terremotos e elevação do nível do mar. Esses eventos afetam não apenas as infraestruturas portuárias e marítimas, mas também as comunidades costeiras.

Contaminação e destruição ambiental: Derramamentos de petróleo, resíduos plásticos, o uso desregulado da biotecnologia marinha e a superexploração de recursos naturais comprometem a saúde dos oceanos e a segurança alimentar.

Embarcações e tripulações inadequadas: A presença de navios com deficiências técnicas e tripulações não qualificadas aumenta o risco de acidentes e catástrofes marítimas.

Mudanças climáticas: Este é um fator de risco transversal que exacerba fenômenos naturais, altera rotas de navegação e gera novas ameaças, como a acidificação dos oceanos ou a migração de espécies invasoras.

3.3 Riscos Estruturais Compartilhados

Deficiências regulatórias e lacunas legais: A falta de harmonização legal entre os Estados e a existência de "áreas cinzas" na aplicação do direito internacional marítimo dificultam a resposta frente às ameaças transnacionais.

Capacidade limitada de fiscalização e vigilância: Apesar dos avanços tecnológicos, muitos países ainda carecem de recursos suficientes para controlar suas zonas econômicas exclusivas (ZEEs) e coordenar operações de busca, salvamento e interdição.

Dependência tecnológica e assimetrias científicas: O acesso desigual a ferramentas de monitoramento, satélites, drones e sistemas de inteligência marítima limita a capacidade de antecipação e resposta em países menos desenvolvidos.

Vulnerabilidade social e cultural em zonas costeiras: A pobreza, a economia informal e a fraca presença do Estado em territórios costeiros aumentam a exposição das comunidades locais à dinâmicas criminosas ou desastres ambientais.

CAPÍTULO IV

FARO COMUM: BOAS PRÁTICAS EM DIREÇÃO A UMA NAVEGAÇÃO SEGURA



4.1 Segurança Marítima Hemisférica: Boas Práticas e Lições

No marco de uma visão compartilhada entre os Estados do hemisfério americano, foram identificadas diversas boas práticas que refletem abordagens inovadoras e coordenadas para fortalecer a segurança, sustentabilidade e governança dos espaços marítimos. Essas práticas, desenvolvidas em distintos contextos nacionais e sub-regionais, revelam um crescente compromisso com a gestão integrada do oceano, a cooperação interinstitucional e o cumprimento de padrões internacionais. A seguir, apresenta-se uma síntese estruturada dessas experiências, organizada de acordo com os pilares estratégicos da Segurança Marítima, previamente definidos:

Eixo I: Governança e normatividade oceânica

- Criação de comissões interinstitucionais marítimas (casos do Brasil, Chile, México e Peru).
- Elaboração de planos nacionais de Segurança Marítima (casos Brasil, Colômbia e Peru).
- Incorporação de padrões da OMI à legislação nacional.

Eixo II: Defesa frente às ameaças ilícitas

- Operações conjuntas de interdição marítima (Brasil-Colômbia-Panamá-EUA).
- Capacitação para autossuficiência em construções navais (México e Peru).
- Tipificação penal do uso de semissubmersíveis (Colômbia e Honduras).

Eixo III: Desenvolvimento econômico marítimo

- Certificação ISPS para terminais portuários.
- Parcerias público-privadas para segurança logística.
- Plataformas de rastreabilidade de contêineres (Uruguai).

Eixo IV: Proteção técnica da navegação

- Sistemas AIS e VTS interoperáveis.
- Protocolos unificados de navegação segura.
- Programas de formação contínua de pilotos e tripulações.

Eixo V: Proteção ambiental e recursos naturais

- Vigilância satelital de áreas marinhas protegidas.
- Mecanismos de controle da pesca INN (Argentina, Chile, Equador e Peru).
- Planos de contingência frente a derramamentos em zonas costeiras.

Eixo VI: Pesquisa, tecnologia e vigilância oceânica

- Centros de controle e comando com integração de sensores, câmeras e satélites.
- Programas de observação oceânica regional (GOOS-Américas).
- Redes de cooperação acadêmica para monitoramento de ecossistemas.

Eixo VII: Segurança humana e cultural

- Inclusão de povos indígenas costeiros na gestão marítima (ex.: Brasil, Panamá, Canadá).
- Proteção dos direitos trabalhistas marítimos (Convênio nº 188 da OIT).
- Campanhas de educação costeira sobre segurança no mar.

Estas práticas demonstram que, além das particularidades nacionais, existe uma convergência hemisférica na busca por soluções coordenadas e eficazes para os desafios oceânicos contemporâneos. Sua identificação e disseminação não apenas fortalecem as capacidades institucionais de cada país, mas também fomentam o aprendizado mútuo, a inovação normativa e o progresso rumo a uma comunidade marítima americana mais segura, resiliente e solidária.

Tal visão compartilhada é complementada por uma série de experiências nacionais documentadas e analisadas pelas próprias delegações participantes deste projeto. Com base em suas pesquisas individuais e contribuições técnicas, foram identificadas boas práticas concretas implementadas em diversos contextos nacionais, que refletem abordagens inovadoras diante de desafios comuns. Estas experiências, embora específicas, estão em consonância com os eixos estratégicos aqui propostos e contribuem substancialmente para a construção de uma perspectiva integrada sobre segurança marítima no hemisfério.

Como parte do trabalho colaborativo na elaboração deste Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica, realizou-se uma sistematização tanto das contribuições técnicas quanto das documentadas de cada uma das delegações participantes do projeto de pesquisa. Este processo permitiu identificar e selecionar um conjunto de boas práticas consolidadas, implementadas em contextos nacionais diversos, mas que compartilham abordagens eficazes para a prevenção, mitigação e resposta frente a ameaças marítimas.

Essas práticas refletem esforços institucionais bem-sucedidos, vinculados tanto a políticas nacionais quanto a estratégias regionais, que fortalecem as capacidades estatais de

enfrentar desafios como o tráfico ilícito, a pesca ilegal, o tráfico de pessoas, a pirataria, a contaminação ambiental e a insegurança portuária.

Vigilância e controle marítimo com tecnologia avançada

Vários países têm feito progressos na utilização de ferramentas tecnológicas para a vigilância marítima, como evidenciado nos relatórios nacionais:

- **O Chile** se destacou pela implementação de um sistema integrado de monitoramento por satélite com tecnologia AIS e plataformas de Sistema de Informação Geográfica (SIG), complementado por radares costeiros localizados nas Salas de Controle de Tráfego Marítimo (SCTM). Essas ferramentas permitem uma fiscalização eficiente tanto dentro quanto fora da Zona Econômica Exclusiva (ZEE).
- **O Peru**, por meio de plataformas satelitais, incluindo o sistema AIS e o *Cospas Sarsat*, que compõem o Sistema de Informação e Monitoramento do Tráfego Marítimo (SIMTRAC), realiza constante vigilância e controle das atividades que ocorrem em seu Domínio Marítimo.
- **A República Dominicana** incorporou tecnologias emergentes como inteligência artificial, *blockchain*, identificação biométrica e vigilância por drones, no marco da sua estratégia nacional de combate ao comércio ilícito e das ações derivadas da ORDENOP 04-2021 para a proteção de santuários marítimos.
- **A OEA/CICAD** promoveu o desenvolvimento de regulamentações específicas para detectar e sancionar o uso de semissubmersíveis (SPSS), propondo também o uso de patrulhamentos aéreos com detecção térmica como uma medida eficaz de vigilância precoce.

Coordenação institucional e cooperação regional

Um tema recorrente nas contribuições foi o fortalecimento da coordenação interinstitucional e da cooperação regional como pilares da segurança marítima:

- **A Espanha**, por meio de sua Estratégia Nacional de Segurança Marítima 2024, o governo apresentou a estrutura funcional do Conselho Nacional de Segurança Marítima, que reúne entidades do setor público e privado com apoio técnico do Departamento de Segurança Nacional. A estratégia inclui a criação de uma Célula de Informação e Análise de Riscos e Ameaças Marítimas.

- **O Equador** compartilhou sua experiência no planejamento e execução do Exercício Multinacional *Galapex*, que coordena capacidades com atores estatais e internacionais para fortalecer a resposta operacional.
- **O Peru**, por meio de sua Autoridade Marítima Nacional, subordinada à Direção Geral de Capitânicas e Guarda Costeira da Marinha de Guerra do Peru, o Peru estabeleceu o Centro de Fusão da Informação Marítima para a América Latina (IFC-Peru), criado com o objetivo de fornecer informação sobre segurança e proteção marítima de forma oportuna, precisa e efetiva, à comunidade marítima nacional e internacional, bem como a outros setores de interesse na região da América Latina.
- **A República Dominicana** se posicionou como um ator-chave na Iniciativa de Segurança da Bacia do Caribe (CBSI) e na Aliança para Segurança, Justiça e Desenvolvimento, e atua como sede regional do Centro de Competência Cibernética da América Latina e Caribe, com sede em Santo Domingo.

Patrulhamento operacional e resposta coordenada

A execução de patrulhas permanentes e uma presença constante em áreas estratégicas foram identificadas como mecanismos de dissuasão efetivos:

- **O Chile** destacou suas Operações de Controle da Pesca Oceânica (OFPO) e Operações de Vigilância Oceânica (OVO), em conformidade com normas internacionais e as resoluções do Conselho de Segurança da ONU.
- **O Brasil** opera sob um modelo integrado de aplicação do Poder de Polícia Marítima, por meio da cooperação da Marinha do Brasil, da Polícia Federal, do IBAMA e de outras agências setoriais.
- **A Espanha**, no marco da sua Estratégia 2024, estabelece como linha de ação a manutenção de uma presença ativa nos espaços marítimos de soberania nacional e o fortalecimento da segurança portuária e da cadeia de abastecimento.
- **O Peru**, com a finalidade de reforçar e confirmar a informação fornecida pelo seu Sistema de Informação e Monitoramento do Tráfego Marítimo (SIMTRAC) da Autoridade Marítima Nacional, realiza constantes voos de reconhecimento e patrulhas marítimas constantes dentro de seu domínio marítimo. Estas últimas tiveram seus recursos ampliados no início de 2026, devido à incorporação de duas Embarcações de

Patrulha Marítima: a BAP Rio Huarmey e a BAP Rio Nepeña, construídas nos Estaleiros dos Serviços Industriais da Marinha - SIMA PERÚ, no marco do Fortalecimento da Indústria Naval e das parcerias com a *STX Corporation* e a *Hyundai Heavy Industries* (Coreia).

Proteção ambiental e conservação de recursos marinhos

A gestão sustentável do entorno marinho surge como uma prática comum por vários países:

- **A República Dominicana** institucionalizou o Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP), que inclui reservas marinhas, parques subaquáticos e sítios Ramsar, geridos pelo Ministério do Meio Ambiente e Recursos Naturais em coordenação com a Marinha.
- **O Brasil**, por meio do Instituto Chico Mendes para a Conservação da Biodiversidade (ICMbio) e do IBAMA, regulamenta e supervisiona unidades de conservação marinha com competências em biodiversidade, educação ambiental e licenciamento.

Marcos legais atualizados e estratégias de proteção integral

Os países relataram o desenvolvimento de marcos regulatórios e estratégias multissetoriais para lidar com ameaças emergentes:

- **A Espanha**, em seu Plano Nacional para a proteção do Patrimônio Cultural Subaquático, promove a atualização das normas de pesca e gestão do espaço marítimo.
- **O Brasil** articula sua ação institucional por meio de leis específicas (por exemplo, os poderes do Ministério da Pesca e Aquicultura) que regulamentam a pesca sustentável, a inspeção e o controle do tráfego marítimo.
- **A República Dominicana** relatou o uso do marco DIME-FIL (Diplomático, de Informação, Militar, Econômico, Financeiro, de Inteligência e Aplicação da Lei), aplicado em todas as fases do trânsito ilícito, da zona de partida à zona de chegada.

Cultura marítima, simulações e formação técnica

Também foram identificadas boas práticas associadas ao fortalecimento da cultura marítima e das capacidades humanas:

- **A Espanha** promove em sua Estratégia 2024 a comunicação sobre o entorno marítimo como uma questão estratégica nacional, fomentando a colaboração entre administrações, centros de conhecimento e I+D+I.
- **O Peru**, em conformidade com o Plano Nacional de Contingências da Autoridade Marítima Nacional, realiza diversos exercícios de controle da poluição por meio de derramamentos de hidrocarbonetos e outras substâncias poluentes na área marítima e fluvial de sua jurisdição.
- **A República Dominicana** leva a cabo simulações de emergência, sessões de treinamento e iniciativas interinstitucionais são realizadas para fortalecer a preparação para ameaças químicas, biológicas e de contaminação marinha.

Nota ao leitor:

As práticas apresentadas nesta seção foram cuidadosamente selecionadas e validadas com base em pesquisas individuais e contribuições técnicas fornecidas pelas delegações participantes no marco do projeto. Este conjunto representa uma expressão concreta do compromisso hemisférico com o fortalecimento de estratégias de segurança marítima sustentáveis, adaptáveis e articuladas de forma coordenada. Além disso, estas boas práticas constituem um marco de referência comum, que pode ser replicado, adaptado e ampliado de acordo com as realidades, prioridades e capacidades institucionais de cada Estado-Membro.

A descrição e análise detalhada das boas práticas identificadas ainda estão em desenvolvimento.

4.2 Procedimentos, padrões de referenciais e exemplos destacados

A segurança marítima no hemisfério tem sido progressivamente fortalecida por meio de uma combinação de práticas operacionais, marcos regulatórios e ferramentas tecnológicas adaptadas aos contextos nacionais. Esta seção sistematiza as ações que, em diferentes países, se mostraram eficazes e replicáveis.

Procedimentos recomendados

Brasil

- O Plano de Contingência (Plancon), estabelecido pela Lei 12.608 de 2012, e o Decreto nº 10.950/2022, que estabelece o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de

Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, formam em conjunto o Protocolo de resposta a incidentes de contaminação marinha, incluindo derramamentos de hidrocarbonetos e abordagens ilegais.

- Zoneamento de Risco Marinho: Um sistema nacional para identificar áreas críticas, implementado em colaboração com a Marinha e agências ambientais.

Chile

- Procedimentos de inspeção portuária unificada: Em portos como Valparaíso e San Antonio, foram implementados protocolos conjuntos sob o Código ISPS, integrando alfândegas, serviços marítimos e procuradorias regionais.
- Sistema Integrado de Gestão Portuária (SIGEP): Plataforma digital para planejamento e monitoramento de operações em portos chilenos, incluindo alertas de segurança e rastreabilidade.

México

- Centros de Fusão Marítima: Troca de informações em tempo real entre a Marinha, a Alfândegas e a Defesa Civil, com ênfase em ameaças híbridas e tráfico de drogas.
- Exercícios de simulação interinstitucional: Coordenados pela Marinha Mexicana (SEMAR), com treinamento regular em gestão de crises e controle do tráfico ilícito.

Peru

- Plano de Interdição Marítima do Pacífico Sul: Protocolo desenvolvido com o Equador e a Colômbia para patrulhamentos conjuntas contra a pesca INN e o tráfico ilícito.
- Mapa de risco gerado pelo SIGESTA, o Sistema de Gestão Estatística desenvolvido pela Direção-Geral de Capitancias e Guarda Costeira (DICAPI) em sua qualidade de Autoridade Marítima Nacional, como subsídio estratégico para a alocação de patrulhas e recursos navais.

Estândaes internacionais sugeridos

- Os seguintes marcos regulatórios foram aplicados, total ou parcialmente, nos quatro países analisados:

- Código ISPS (IMO, 2004): Base para protocolos de inspeção portuária e proteção de infraestruturas críticas.
- Convenção STCW: Normas para a formação e certificação de pessoal marítimo, adotada oficialmente no México, Brasil, Chile e Peru.
- ISO 28000: Norma para gestão da segurança na cadeia logística, aplicada em terminais no Brasil (Santos), Chile (Valparaíso) e México (Veracruz).
- Diretrizes da FAO contra a pesca INN: Incorporadas à legislação do Chile e do Peru, especialmente na coordenação para o monitoramento por satélite do Pacífico Sul.

Exemplos práticos destacados (por país)

Brasil

- Sistema de Gestão da Amazônia Azul (SisGAAz): Este sistema, desenvolvido pela Marinha do Brasil monitora, controla e protege o espaço marítimo brasileiro, conhecido como Amazônia Azul. Ele integra tecnologias como radares, satélites e sensores para monitorar atividades ilícitas, proteger recursos e infraestrutura estratégicos e apoiar a tomada de decisões em defesa, segurança e desenvolvimento sustentável.
- Centro de Operações Marítimas (COpMar): Infraestrutura da Marinha do Brasil projetada para coordenar, integrar e supervisionar as ações de vigilância e controle do tráfego marítimo no espaço jurisdicional brasileiro. Opera como um centro de comando que centraliza informações de sensores, sistemas e unidades navais, permitindo uma resposta rápida a ameaças e emergências no mar e reforçando a segurança, a soberania e a proteção dos interesses marítimos do país.
- Portos certificados pelo Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code): Portos brasileiros como Santos, Paranaguá e Itajaí possuem protocolos padronizados de inspeção, controle de acesso e gerenciamento de anomalias para garantir a segurança das instalações portuárias contra ameaças. Estes portos implementam medidas preventivas e de resposta que atendem aos padrões internacionais de segurança marítima e portuária.

Chile

- **Vigia Costeiro:** O Vigia Costeiro é uma plataforma tecnológica da Marinha do Chile que integra câmeras, sistemas AIS (Sistema de Identificação Automática) e relatórios de pesca de enseadas e centros navais. Seu objetivo é fortalecer a vigilância costeira e o monitoramento em tempo real das atividades marítimas.
- **Centro de Comando Marítimo da Marinha do Chile:** Este centro fornece capacidade de resposta operacional a emergências costeiras e protege rotas estratégicas marítimas. Coordena operações de busca e salvamento, bem como a supervisão do tráfego marítimo, contribuindo para a segurança e a soberania nas águas jurisdicionais chilenas.
- **Acordo de Vigilância Cruzada com a Argentina na Zona Austral:** Chile e Argentina mantêm cooperação na zona sul para o controle do tráfico ilícito. Essa colaboração inclui patrulhas conjuntas e a troca de informações para fortalecer a segurança em áreas marítimas compartilhadas, especialmente no extremo sul do continente.

México

- **Modernização do Sistema Portuário Nacional (ASIPONA):** As Administrações do Sistema Portuário Nacional (ASIPONAs) são entidades públicas descentralizadas responsáveis pela gestão, operação e desenvolvimento dos principais portos do país. Desde sua reorganização sob a coordenação da Secretaria da Marinha em 2021, elas fortaleceram suas capacidades em planejamento estratégico, eficiência operacional e segurança portuária, alinhando-se aos padrões internacionais nessa área.
- **Implementação do Código ISPS em portos estratégicos:** Os principais portos mexicanos, como Altamira, Veracruz e Manzanillo, adotaram integralmente o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS). Essa implementação permitiu o estabelecimento de protocolos robustos de inspeção, controle de acesso e gestão de riscos, aprimorando a proteção das instalações contra ameaças transnacionais e garantindo a continuidade das operações portuárias.
- **Desenvolvimento Nacional e Transferência de Tecnologia na Construção Naval:** A Secretaria da Marinha de Guerra do México promoveu com sucesso a construção de navios-patrolha oceânicos, navios-patrolha costeiros e navios interceptadores,

consolidando sua própria indústria naval. Um exemplo disso é o Navio de Patrulha Oceânica de Longo Alcance (POLA) ARM Reformador, desenvolvido em cooperação com estaleiros internacionais, integrando capacidades de última geração. Essas unidades incorporam o modelo operacional da tríade marítima (navio, helicóptero e interceptor), que otimiza as operações de vigilância, interdição e resgate. Além disso, fabricaram-se plataformas de projeto nacional, como as classes Oaxaca, Sierra e Durango, fortalecendo a autonomia tecnológica e operacional do Estado mexicano.

- **Consolidação da Autoridade Marítima Nacional:** Desde 2017, a Secretaria da Marinha exerce plenamente as funções da Autoridade Marítima Nacional, integrando competências anteriormente dispersas nas áreas de segurança, proteção marítima e portuária, controle do tráfego marítimo e prevenção da contaminação marinha. Essa reforma foi reconhecida como um caso bem-sucedido de reorganização institucional, estabelecendo um modelo de governança mais eficaz, coordenado e alinhado com os compromissos internacionais assumidos pelo México como Estado costeiro, portuário e de bandeira.

Peru

- O Sistema de Monitoramento e Controle por Satélite (SCMS), gerenciado pelo Ministério da Produção, permite o rastreamento em tempo real de embarcações pesqueiras dentro da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do país. Essa ferramenta facilita o controle da atividade pesqueira, fortalece a fiscalização e contribui para a proteção dos recursos hidro biológicos contra práticas ilegais.
- A Comandância de Operações da Guarda Costeira, vinculado à Direção Geral de Capitânicas e Guarda Costeira, é responsável pelo controle e vigilância de todas as atividades realizadas no domínio marítimo peruano e realiza operações de busca e resgate para salvaguardar a vida humana no âmbito aquático. Para cumprir sua missão, conta com oito embarcações de patrulha marítima de última geração, construídas pela SIMA Peru em coordenação com o estaleiro STX, da Coreia do Sul, além de diversas plataformas satelitais e sistemas de comunicação, como o Sistema AIS e o Cospas Sarsat, integrados à plataforma SIMTRAC.
- Fortalecimento da indústria naval por meio dos Serviços Industriais da Marinha (SIMA Peru S.A.), o Peru consolidou uma capacidade autônoma para a construção e

manutenção de embarcações navais. Entre os projetos, destacam-se o BAP Unión (Navio-Escola à Vela) e a construção de lanchas de patrulha marítima da classe Río Pativilca.

No marco do processo de modernização da Autoridade Marítima Nacional e do fortalecimento da presença efetiva do Estado no domínio marítimo, o Peru implementa o Projeto de Investimento Público intitulado “Expansão da Capacidade de Conduzir Operações de Guarda Costeira de Superfície com Embarcações de Patrulha Oceânica no Domínio Marítimo e Área de Responsabilidade SAR – Distrito de Callao” (CUI 2491416), com o objetivo de aumentar substancialmente a capacidade de vigilância, controle e resposta operacional em alto-mar.

A iniciativa inclui a incorporação de três Embarcações de Patrulha Oceânica do tipo *Offshore Patrol Vessel* (OPVs), plataformas projetadas para operações de grande autonomia e permanência prolongada, capazes de cobrir eficientemente a vasta área marítima sob jurisdição e responsabilidade do Estado peruano, incluindo a área SAR, que se estende por aproximadamente 3.000 milhas náuticas.

Essas unidades fortalecerão de forma integral as funções permanentes da Marinha de Guerra do Peru, por meio da Direção Geral de Capitancias e Guarda Costeira, em áreas como:

- vigilância e patrulhamento oceânico,
- controle cumprimento das normas nacionais e convênios internacionais marítimos,
- interdição de atividades ilícitas (pesca ilegal, narcotráfico, contrabando e outras ameaças transnacionais),
- operações de busca e resgate (SAR),
- proteção do meio ambiente aquático e dos recursos hidro biológicos.

Do ponto de vista operacional, as OPVs aumentam a capacidade de dissuasão e ação do Estado, mediante procedimentos de detecção, perseguição, interceptação, abordagem, visita, registro e condução de embarcações infratoras, em conformidade com o marco legal nacional e o direito internacional do mar. Elas também contribuem para assegurar uma presença soberana contínua em áreas costeiras, onde são tradicionalmente maiores as lacunas de controle.

Como parte da materialização do projeto, em 22 de fevereiro de 2023, foi assinado o Convênio SP-2023-012, em regime de contrato “chave na mão”, entre a Marinha do Peru e a Serviços Industriais da Marinha S.A. (SIMA Peru) para a construção da primeira unidade OPV. Este acordo contratual fortalece simultaneamente a indústria naval nacional, promove a transferência tecnológica e consolida as capacidades estratégicas de manutenção e apoio logístico no país.

Em conjunto, a futura incorporação dessas patrulheiras oceânicas representa uma boa prática regional em matéria de fortalecimento das capacidades marítimas, integrando segurança, soberania, desenvolvimento industrial e proteção ambiental, em consonância com os princípios de governança marítima, resiliência institucional e cooperação hemisférica promovidos por este guia.

- **Estratégia Nacional contra a pesca INN:** O Peru adotou um foco multissetorial para combater a pesca INN. Em 2017, aderiu ao Acordo sobre Medidas do Estado Reitor de Porto (AMERP) da FAO, que permite a recusa de acesso aos portos a embarcações envolvidas em pesca ilegal. Além disso, o Ministério da Produção, em coordenação com a Direção-Geral das Capitânicas e da Guarda Costeira (DICAPI) e outras entidades, realiza operações de fiscalização em portos e zonas costeiras, reforçando a legalidade e a rastreabilidade das atividades pesqueiras.

Ferramentas Operacionais

Tecnologias

- **Sistemas AIS:** Comumente integrados nos quatro países para monitoramento de embarcações.
- **Drones e UAVs:** Amplamente utilizados no Brasil, México e Peru, particularmente em áreas remotas ou de difícil acesso.
- **Plataformas satelitais (ex.: Copernicus, SEAS):** Utilizadas pelo Chile e Brasil em cooperação com a UE para monitoramento ambiental e de segurança.

Ferramentas de Gestão

- **Matrizes de Risco Operacional:** Aplicadas no Chile e no Peru para apoiar o planejamento naval.

- Painéis de Controle Portuário: Brasil e México implementaram KPIs para rastreabilidade e segurança em portos ISPS.

Mecanismos de cooperação

- Acordos de patrulhamento regional (Brasil-Guiana-Suriname/Peru-Ecuador-Colômbia).
- Exercícios multinacionais PANAMAX e UNITAS: Com participação ativa do Brasil, Chile, Peru e México.
- Redes de compartilhamento de inteligência marítima: Por meio de iniciativas como a MDA e a Rede Hemisférica de Vigilância Marítima.

A modo de reflexão, é possível afirmar que as práticas sistematizadas nesta seção não constituem um modelo único ou rígido, mas representam experiências dinâmicas, adaptáveis e contextualmente sensíveis, que respondem a marcos institucionais, capacidades operacionais e prioridades estratégicas particulares. Apesar dessas diferenças, todas compartilham o compromisso com a proteção do espaço marítimo e o aproveitamento sustentável de seus recursos, diante de desafios comuns como a pesca ilegal, o crime transnacional, as mudanças climáticas e a crescente complexidade do ambiente geopolítico.

Nesse sentido, a troca de boas práticas, o fortalecimento regulatório e a cooperação técnica internacional continuarão sendo pilares essenciais para construir uma segurança marítima integral, sustentável e compartilhada no hemisfério. Somente por meio de abordagens colaborativas e coordenadas que respeitem as realidades nacionais será possível avançar rumo a uma governança marítima mais robusta e resiliente, alinhada aos objetivos de desenvolvimento e segurança de longo prazo para as Américas.

4.3 Sobre a Avaliação e o Cumprimento

O processo de avaliação é essencial para a eficácia das boas práticas. Sem mecanismos para medir sua implementação, acompanhamento e resultados, essas práticas careceriam do componente de melhoria contínua necessário para manter sua vigência e adaptabilidade.

Este capítulo focou em três componentes-chave do cumprimento: a definição de indicadores verificáveis, a implementação de mecanismos de acompanhamento e a promoção de modelos de autoavaliação que permitam aos Estados identificar seus pontos fortes e áreas de melhoria em segurança marítima.

Indicadores

Os indicadores permitem a mensuração objetiva do progresso ou da eficácia das boas práticas implementadas. No marco deste guia, foi proposta uma combinação de indicadores qualitativos e quantitativos, agrupados por eixo estratégico, oferecendo uma base flexível para o monitoramento institucional e regional.

a) Características dos indicadores sugeridos:

- Específicos: Devem mensurar um aspecto concreto da prática.
- Mensuráveis: Baseados em dados verificáveis ou traçáveis.
- Comparáveis: Permitem o estabelecimento de linhas de base e o monitoramento.
- Adaptáveis: Podem ser contextualizados segundo as capacidades do Estado.

Eixo Estratégico	Indicador sugerido	Unidade de medida
Governança e normatividade	Número de marcos normativos harmonizados com a CONVEMAR	# de leis ou decretos
Defesa ante ameaças ilícitas	apreensões marítimas realizadas por ano	Toneladas / casos
Desenvolvimento econômico marítimo	Porcentagem de portos certificados sob o ISPS	% do total
Proteção técnica	Tempo médio de resposta ante incidentes de navegação	Minutos
Proteção ambiental	Áreas marinhas protegidas com vigilância ativa	km ² cobertos
Tecnologia e vigilância	Zonas cobertas por sistemas de monitoramento remoto	% cobertura marítima
Segurança humana	Número de programas ativos de capacitação comunitária	# de programas

Tabela 2. Exemplos de indicadores por eixo estratégico

Mecanismos de acompanhamento e verificação

Uma governança marítima eficaz exige mais do que a concepção de boas práticas: requer mecanismos claros de avaliação, *feedback* e implementação sustentada. Nesse sentido, diversos países do hemisfério desenvolveram estruturas institucionais e plataformas tecnológicas voltadas para o monitoramento constante, a validação técnica e o aprimoramento

contínuo de suas capacidades marítimas. Esta seção sistematiza esses mecanismos, distinguindo entre iniciativas nacionais e regionais, bem como casos exemplares.

Mecanismos Sugeridos em nível nacional

Unidades de Acompanhamento Interinstitucional: compostas por representantes das autoridades marítimas, alfândegas, Forças Armadas e autoridades ambientais.

Relatórios Periódicos de Conformidade: documentos de autoavaliação semestrais ou anuais sobre o *status* da implementação.

Auditorias Cruzadas ou Visitas Técnicas: intercâmbio de especialistas entre países para verificar a conformidade e compartilhar lições aprendidas.

Mecanismos Sugeridos em nível regional

Relatórios hemisféricos consolidados: Coordenados pela OEA através do Comitê Interamericano contra o Terrorismo (CICTE), que promove avaliações técnicas e recomendações específicas por país.

Painéis regionais de monitoramento compartilhado: Com acesso restrito, para facilitar a análise conjunta de ameaças emergentes.

Plataformas eletrônicas em desenvolvimento: Como a Rede Interamericana de Segurança Marítima, projetada para a troca de dados sobre operações, regulamentações e eventos críticos.

Mecanismos específicos

Brasil – Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)

O SISTRAM é uma ferramenta estratégica operada pela Marinha do Brasil para monitorar e controlar o tráfego marítimo na área de Busca e Salvamento (SAR) sob jurisdição brasileira. Este sistema coleta e processa dados de navegação fornecidos por embarcações brasileiras e estrangeiras, permitindo o rastreamento em tempo real de sua posição e rota. O SISTRAM facilita a coordenação de operações de busca e salvamento, a prevenção de incidentes marítimos e a proteção do meio ambiente marinho. Contribui também para o cumprimento dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, relativos à segurança marítima. A participação no SISTRAM é obrigatória para navios de bandeira brasileira e opcional para

navios estrangeiros, embora a integração seja recomendada para melhorar a eficiência e a segurança da navegação em águas brasileiras.

Chile – Plataforma de Fiscalização Portuária do DIRECTEMAR

No Chile, a Direção-Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante (DIRECTEMAR) lidera um sistema nacional de fiscalização portuária baseado em protocolos internacionais de proteção. Essa plataforma coordena os processos de auditoria em portos certificados pelo Código ISPS, garantindo a conformidade por meio de inspeções periódicas. Planos de contingência também são gerenciados para lidar com riscos costeiros e ameaças à infraestrutura crítica. A autoridade marítima submete relatórios anuais de desempenho técnico e operacional ao Ministério da Defesa e à Subsecretaria das Forças Armadas, promovendo a transparência e o fortalecimento institucional em matéria de proteção portuária.

México – Sistema de Informação e Análise da Marinha Costeira (SIMAR)

Desenvolvida pela Comissão Nacional para o Conhecimento e Uso da Biodiversidade (CONABIO), é uma plataforma tecnológica integral para o estudo e monitoramento de ecossistemas marinhos e costeiros no Grande Caribe e no nordeste do Pacífico Tropical. Por meio de seu Centro de Dados, o SIMAR, gerencia informações ambientais e biológicas utilizando dados abertos provenientes de sensores satelitais, medições de campo, modelos numéricos e climáticos, assim como bases cartográficas. Sua plataforma geoespacial, conhecida como SIMAR-explorador, incorpora ferramentas de análise espaço-temporal e opera Sistemas de Alerta Precoce para fenômenos como branqueamento de corais, marés vermelhas, sargaço pelágico, qualidade da água marinha e acidificação oceânica. Essa infraestrutura tecnológica facilita a tomada de decisões baseadas em evidências, apoia a conservação da biodiversidade marinha e fortalece a cooperação nacional e internacional em redes como a MBON. Além disso, contribui diretamente para o cumprimento de compromissos globais, como os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), o Acordo de Paris e o Marco Mundial da Biodiversidade, alinhando-se à agenda nacional 2024-2030 em matéria ambiental.

Peru – A Autoridade Marítima Nacional estabeleceu o Centro da Fusão de Informação Marítima para a América Latina (IFC-Peru), criado para fornecer informações sobre segurança e proteção marítima de maneira oportuna, precisa e efetiva, dirigida à comunidade marítima, tanto nacional quanto internacional, bem como a outros setores de interesse na região da

América Latina. O IFC-Peru coleta e analisa informações marítimas oportunas, precisas e úteis para os países da América Latina, países dentro da área de interesse do IFC-Peru e a comunidade marítima internacional. Seu objetivo é publicar relatórios periódicos focados no incremento da segurança marítima e na proteção no âmbito aquático; e integrar capacidades para enfrentar ameaças comuns por meio da interoperabilidade e do compartilhamento de informações com centros similares em nível mundial.

Mecanismo regional – Programa de Proteção Marítima e Portuária da OEA (CICTE)

Em nível hemisférico, a Organização dos Estados Americanos, por meio do Comitê Interamericano contra o Terrorismo, implementa o Programa de Proteção Marítima e Portuária. Essa iniciativa concentra-se no fortalecimento das capacidades técnicas dos Estados-membros por meio de avaliações sistemáticas, oficinas regionais e auditorias especializadas. Suas atividades incluem a verificação do cumprimento com o Código ISPS nas instalações portuárias, o desenvolvimento de oficinas sobre gestão de riscos diante de ameaças complexas (como terrorismo, crime transnacional e ataques cibernéticos) e a organização de exercícios regionais. Posteriormente, são geradas avaliações técnicas e recomendações personalizadas para os países participantes, promovendo a melhoria contínua na implementação de medidas de proteção (OEA, 2024).

País / Organismo	Mecanismo aplicado	Função principal
OEA / CICTE	Avaliação do Código PBIP, exercícios regionais	Verificação técnica e formativa
Brasil	SISTRAM e auditorias ISPS	Monitoramento em tempo real e controle normativo
Colômbia	MEAN – Avaliação Armada Nacional	Verificação tática-operacional
México	SIMAR / Auditoria de planos PBIP	Controle portuário formal
Peru	Centro de Fusão da Informação IFC	Coleta e analisa informação marítima oportuna
OEA (Hemisfério)	Relatórios hemisféricos e visitas técnicas	Coordenação regional e recomendações

Tabela 3. Síntese de boas práticas regionais de acompanhamento e verificação

Modelos de autoavaliação

A autoavaliação institucional no setor marítimo está se tornando uma prática estratégica indispensável para enfrentar os riscos e ameaças que impactam as operações navais, portuárias e comerciais. No contexto hemisférico, onde convergem múltiplas jurisdições, atores e ameaças transnacionais, os modelos de autoavaliação permitem um exame introspectivo, sistemático e orientado para resultados das capacidades e vulnerabilidades institucionais.

Estes mecanismos ganharam reconhecimento em organizações internacionais e centros de pesquisa naval como uma ferramenta fundamental não apenas para garantir a melhoria contínua, mas também para alinhar as capacidades institucionais aos padrões operacionais internacionais e promover a interoperabilidade regional (Arzola, 2020). Especificamente, os modelos aplicados no ambiente marítimo devem considerar variáveis específicas do domínio naval, como vigilância oceânica, resposta a crimes transfronteiriços, controle ambiental, segurança cibernética naval e governança portuária.

A autoavaliação permite a identificação de lacunas críticas na capacidade de resposta institucional a ameaças complexas, como o narcotráfico marítimo, a pesca ilegal, a contaminação costeira e a pirataria moderna. Além disso, contribui para o fortalecimento de doutrinas compartilhadas e abordagens comuns na concepção de estratégias hemisféricas (Domínguez Silva, 2018).

Um modelo eficaz de autoavaliação deve incorporar uma arquitetura de avaliação baseada em dimensões estratégicas. Estas incluem: (1) o atual marco regulatório e doutrinário, (2) a operacionalidade e a sustentabilidade dos sistemas de controle marítimo, (3) o grau de articulação com organizações internacionais e (4) a efetividade da cooperação civil-militar no teatro marítimo. Cada dimensão deve ser avaliada utilizando escalas de maturidade institucional, apoiadas por evidências empíricas, e seguidas por planos de melhoria específicos com responsabilidades e prazos definidos.

A utilidade desses modelos não se limita ao diagnóstico. Sua verdadeira potência reside na capacidade de fechar ciclos de gestão por meio de feedback constante, facilitando a aprendizagem organizacional e a adaptação regulatória a contextos em constante mudança. Como observado no marco curricular do Centro de Estudos Navais Superiores, a pesquisa e a autoavaliação devem ser pilares centrais da política moderna de defesa e segurança marítima, articuladas com uma visão sistêmica e multidimensional de segurança (Arzola, 2020).

Uma abordagem hemisférica para a segurança marítima exige a institucionalização de práticas de avaliação interna como ferramentas técnicas, adaptáveis e transparentes que não só fortaleçam a capacidade nacional, mas também contribuam para os esforços de governança multinacional. Somente por meio de uma cultura permanente de autoavaliação será possível enfrentar eficazmente os desafios marítimos do século XXI.

Elementos de um modelo de autoavaliação eficaz:

- 1) Avaliação por dimensões: cada eixo estratégico avaliado com critérios específicos.
- 2) Escalas de avanço: por exemplo, uma escala de 1 (incipiente) a 5 (consolidado).
- 3) Diagnóstico de lacunas: análise dos fatores que limitam a implementação.
- 4) Plano de ação corretivo: incluindo prazos, responsáveis e recursos estimados.

Exemplo de uma planilha básica de autoavaliação

Dimensão	Critério avaliado	Nível atual (1-5)	Evidência	Ações sugeridas
Governança	Existência de marco legal atualizado	3	Lei marítima em revisão	Acelerar reforma legislativa
Defesa	Capacidade de resposta frente a ilícitos	4	Confiscos regulares	Fortalecer cooperação binacional
Ambiental	Monitoramento de zonas protegidas	2	Sem vigilância em alto mar	Solicitar apoio satelital externo

Tabela 4. Exemplos de uma planilha básica de autoavaliação

A avaliação institucional e o cumprimento de metas estratégicas são mecanismos essenciais para o fechamento eficaz do ciclo de gestão das boas práticas no âmbito marítimo. Não basta identificar e documentar práticas que geraram resultados positivos; é indispensável garantir sua implementação sustentada, consolidação operacional e melhoria contínua. Esse processo deve ser conduzido sob um foco de governança que priorize a transparência, a adaptabilidade organizacional e a cooperação interinstitucional, em consonância com os princípios da segurança marítima integral e da resiliência institucional.

Os indicadores de desempenho, os mecanismos de verificação e os modelos de autoavaliação apresentados neste capítulo não são fins em si mesmos, mas sim meios

estratégicos que permitem aos Estados do hemisfério construir capacidades institucionais mensuráveis. Essas ferramentas possibilitam a análise comparativa entre países e regiões, promovem a responsabilização e informam concretamente os processos de planejamento estratégico e cooperação técnica. Em contextos como defesa marítima, controle de atividades ilícitas ou proteção ambiental, esta informação tornam-se uma base crucial para a tomada de decisões voltadas à mitigação de riscos emergentes.

Um guia de boas práticas em segurança e governança marítima não deve ser concebido como um documento fechado ou meramente regulatório. Pelo contrário, deve ser um instrumento dinâmico, constantemente atualizado, que reflita tanto as lições aprendidas quanto os novos cenários de risco. Institucionalizar uma cultura de avaliação contínua fortalece as capacidades marítimas do continente e permite que atores estatais e não estatais se adaptem a ambientes operacionais cada vez mais complexos, interdependentes e transnacionais (Domínguez Silva, 2018).

Adotar um foco cíclico de avaliação — baseada em diagnóstico, planejamento, implementação, monitoramento e feedback — permite a consolidação de uma governança marítima eficaz, resiliente e orientada para o longo prazo. Este ciclo não apenas reforça a capacidade de resposta imediata, mas também a previsão estratégica diante de ameaças que exigem respostas regionais coordenadas, como o crime organizado transnacional, os fluxos migratórios marítimos e a deterioração dos ecossistemas oceânicos.

CAPÍTULO V

HISTÓRIAS QUE NAVEGAM BEM: CASOS DE SUCESSO NA SEGURANÇA MARÍTIMA HEMISFÉRICA



No contexto do desenvolvimento de um guia de boas práticas em segurança marítima hemisférica, a inclusão de casos de sucesso nacionais mostrou-se um elemento estratégico chave para respaldar com evidência empírica as recomendações formuladas. Esses casos, desenvolvidos exclusivamente dentro do continente americano, demonstraram como diferentes Estados do hemisfério conseguiram enfrentar e superar desafios comuns à segurança marítima por meio da implementação de práticas eficazes, inovadoras ou sustentáveis.

Cada caso de sucesso incluído no guia apresentou um exemplo concreto de como uma política, ação operacional, procedimento técnico ou marco regulatório aplicado em nível nacional produziu resultados positivos verificáveis em relação a questões como o controle do tráfico ilícito, a proteção do meio entorno marinho, a vigilância de espaços marítimos, a resposta a emergências e a gestão de riscos associados à infraestrutura portuária e às rotas de navegação.

Esses casos não foram incluídos como modelos fechados ou normas regulatórias, mas sim como possibilidades adaptáveis. Sua principal função foi ilustrar alternativas viáveis e eficazes que poderiam ser consideradas por outros Estados do hemisfério americano, levando em conta suas respectivas realidades operacionais, capacidades institucionais e marcos legais. Nesse sentido, os casos de sucesso ampliaram o horizonte de opções para os tomadores de decisão, oferecendo referências comprovadas em contextos geográficos, culturais e políticos comparáveis.

Da mesma forma, estes exemplos fortaleceram a dimensão prática do guia, vinculando as boas práticas propostas aos resultados obtidos em campo. Isso serviu como uma forma de validação técnica, uma vez que as experiências documentadas demonstraram que as recomendações não eram meramente formulações teóricas ou aspiracionais, mas comprovaram sua eficácia quando implementadas em condições reais.

Por outro lado, os casos de sucesso contribuíram para reforçar a lógica da cooperação e comunidade hemisférica em matéria de segurança marítima. Ao focar em experiências nacionais no hemisfério ocidental — especificamente de países da América do Norte, América Central, América do Sul e Caribe — promoveu-se uma perspectiva regional integrada.

Isso permitiu a visibilidade da riqueza de abordagens disponíveis no próprio continente, sem a necessidade de depender exclusivamente de modelos extrarregionais, fomentando, assim, uma visão de autonomia técnica e solidariedade interamericana.

Ademais, os casos de sucesso forneceram lições aprendidas de grande valor operacional. Cada experiência analisada revelou não apenas as conquistas alcançadas, mas também os desafios enfrentados, os ajustes realizados durante a implementação, os fatores críticos de sucesso e as áreas de melhoria identificadas. Estes elementos forneceram informações estratégicas úteis para outros países interessados em replicar ou adaptar as práticas descritas, reduzindo, assim, a incerteza e aumentando a probabilidade de sucesso em aplicações futuras.

Vale ressaltar ao leitor que os casos de sucesso nacionais contribuíram com uma dimensão fundamental de veracidade, aplicabilidade e contextualização regional para este Guia de Boas Práticas. Sua inclusão não apenas facilitou a compreensão das recomendações, mas também incentivou sua adoção por meio do poder exemplificador de experiências reais, documentadas e bem-sucedidas em contextos nacionais em todo o hemisfério.

A seguir, apresentamos para sua consideração as contribuições nacionais de casos de sucesso elaboradas durante o processo de pesquisa do grupo de trabalho do Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima Hemisférica.

5.1 Cibersegurança e ciberdefesa no ambiente marítimo – Desafios emergentes e estratégias para a proteção de infraestruturas marítimas críticas.

A digitalização transformou profundamente a forma como portos, navios e toda a cadeia logística do comércio mundial operam. Esse processo gerou uma série de benefícios claros: operações mais rápidas, eficientes e interconectadas. No entanto, como ocorre com qualquer avanço tecnológico, essa modernização também abriu novas e significativas vulnerabilidades que não existiam anteriormente. Sistemas de navegação baseados em GPS, plataformas automatizadas de controle portuário e redes de comunicação a bordo estão agora expostos a ataques cibernéticos capazes de paralisar operações críticas.

Na América Latina e no Caribe, essa vulnerabilidade é exacerbada, por um lado, pela ausência de marcos regulatórios consistentes e, por outro, pelas marcantes assimetrias nas capacidades técnicas entre os Estados. Precisamente por essa razão, é essencial adotar um foco estratégico e coordenado em nível regional. Implementar soluções isoladas, como antivírus ou *firewalls*, não é suficiente; é necessário proteger integralmente os sistemas digitais que constituem o núcleo operacional de portos e navios, investir de forma sustentável em inteligência cibernética voltada para o âmbito marítimo, estabelecer protocolos claros de resposta a incidentes e, sobretudo, fortalecer os mecanismos de cooperação entre os países da região. Sem uma cultura sólida de segurança, qualquer esforço poderia se mostrar insuficiente (*International Maritime Organization, 2023*).

Um caso recente no Brasil ilustra a magnitude do desafio. Em maio de 2024, o Porto de São Francisco do Sul foi alvo de um ataque cibernético que criptografou dados críticos armazenados em seus servidores, forçando a suspensão temporária dos sistemas como medida de contenção. Graças à rápida atuação da equipe de tecnologia da informação e ao suporte técnico especializado, as operações foram restabelecidas em menos de 24 horas, com a reativação progressiva dos sistemas de segurança. No entanto, o incidente expôs informações financeiras, contábeis e de recursos humanos que deveriam ter permanecido protegidas, demonstrando que as vulnerabilidades persistem e que as perdas potenciais podem ser significativas (Porto de São Francisco do Sul, 2024).

Da mesma forma, os ataques cibernéticos no setor marítimo geram custos consideráveis. Estima-se que, globalmente, as perdas financeiras decorrentes de crimes digitais ultrapassem seis trilhões de dólares americanos anualmente, sendo os portos alvos frequentes devido ao impacto direto que sua interrupção causa no comércio internacional.

Nesse contexto, o investimento em cibersegurança não deve ser visto como uma despesa, mas sim como um mecanismo essencial para a garantia estratégica. A tecnologia, e em particular a inteligência artificial, desempenha um papel fundamental nessa área: por meio de sistemas de monitoramento e defesa ativa 24 horas por dia, é possível detectar e neutralizar ameaças antes que causem danos significativos (*Cybersecurity Ventures, 2023*).

Com o fim de avançar substancialmente, é necessário estabelecer centros especializados de resposta a incidentes no entorno marítimo, realizar avaliações periódicas de vulnerabilidade e implementar exercícios práticos envolvendo todos os atores relevantes, incluindo governos, o setor privado e operadores portuários. Além disso, é essencial que os Estados adotem padrões técnicos alinhados com a Organização Marítima Internacional, garantindo marcos regulatórios claros que respeitem a soberania nacional, ao mesmo tempo que sejam compatíveis para assegurar uma proteção regional eficaz (*International Maritime Organization, 2023*).



Alguns países da região já começaram a avançar nessa direção. O Brasil, a Colômbia e o México, por exemplo, incorporaram a segurança cibernética marítima em suas estratégias nacionais. A troca de informação e experiências em foros regionais têm contribuído significativamente para fortalecer a capacidade de resposta frente a incidentes e melhorar a proteção das cadeias logísticas. De cara ao futuro, será fundamental integrar de maneira mais

profunda a segurança cibernética com a defesa marítima tradicional, fomentar a participação ativa do setor privado e investir na formação de profissionais altamente especializados. Reconhecer que o ciberespaço constitui uma dimensão essencial da segurança marítima e estabelecer padrões regionais harmonizados representa um passo estratégico para proteger os interesses comerciais e a estabilidade hemisférica (OAS, 2024).

O desafio é considerável. A segurança marítima contemporânea não se limita ao âmbito físico, mas integra dimensões digitais, humanas e tecnológicas. Conseqüentemente, uma preparação adequada, uma estratégia claramente definida e uma cooperação efetiva entre as nações que partilham este espaço marítimo são essenciais para garantir um desenvolvimento seguro e sustentável.

5.2 Operação Atalanta: A luta contínua da União Europeia contra a pirataria no século XX.

A segurança marítima é definida como “a combinação de medidas preventivas e de resposta destinadas tanto a proteger o ambiente marítimo de ameaças e atos ilegais intencionais, quanto a limitar os efeitos de riscos naturais, acidentes e danos ao meio ambiente e às pessoas³”.

Estratégia Nacional de Segurança Marítima 2024

Primeiramente, gostaria de começar este artigo, que coincide com minha “chegada” ao Colégio Interamericano de Defesa (CID) e minhas apresentações à Presidência do Conselho de Delegados e na Secretaria, ambos sob a estrutura da Junta Interamericana de Defesa (JID), agradecendo pelo tratamento que tenho recebido desde minha chegada a Washington, D.C. Minha missão nesta “jornada interamericana” é apoiar o CID em suas atividades de ensino, promover a colaboração entre o CID e a Secretaria da JID e apoiá-la em quaisquer projetos que esta venha a julgar apropriados. Dentro dessa estrutura colaborativa, encontra-se o projeto de elaboração de um “Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima”, ao qual me juntei recentemente como professor visitante no CID e temporariamente alocado ao Departamento de Pesquisa.

Em segurança marítima, as Forças Armadas (FAS) espanholas, e a Marinha em particular, possuem muitos anos de experiência no âmbito doméstico, bilateral e internacional, principalmente no âmbito da União Europeia (UE) e da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Neste artigo, pretendo aprofundar essa experiência, tentando agregar valor ao projeto do Secretaria da JID sobre segurança marítima, sem, de forma alguma, pretender dar lições a ninguém ou ser a única solução para um problema, visto que nos encontramos em uma conjuntura histórica na qual as relações internacionais, para que sejam bem-sucedidas, precisam mais do que nunca de respeito, generosidade e humildade.

² Capitão Ricardo Valdés Fernández (O-6). Professor visitante do Colégio Interamericano de Defesa (Departamento de Pesquisa) e chefe da Área de Análise Geopolítica (Divisão de Coordenação e Estudos de Segurança e Defesa) Secretaria-Geral de Política de Defesa do Ministério da Defesa (ESPANHA).

³ Primeira definição acordada pôr múltiplos atores da segurança marítima na Espanha.

Na Espanha, por meio dos diversos Comandos Operacionais Permanentes⁴ e suas missões atribuídas, pode-se garantir aos cidadãos um certo nível de bem-estar, graças à contribuição que as FAS dão à Segurança Nacional (que engloba⁵ a Defesa Nacional, a Segurança Pública e a Ação Externa) e em prol de seus interesses. Tais interesses consistem em criar uma bolha de segurança por meio da vigilância constante dos espaços soberanos, afetando diferentes domínios: terrestre, marítimo, aéreo, ultraterrestre e o espaço cibernético (Chefe do Estado-Maior da Defesa – JEMAD – 2020). Portanto, as FAS realizam operações de Presença, Vigilância e Dissuasão (24 horas por dia, 7 dias por semana, 365 dias por ano), uma das quais visa contribuir para a criação de um entorno seguro e protegido (*safe secure*) daqueles espaços marítimos sobre os quais exercem legalmente nossa soberania ou que, devido às atividades ali desenvolvidas, são de nosso interesse.

Nos últimos anos, a Espanha tem se mostrado muito ativa no continente africano, promovendo a cooperação, geralmente no âmbito bilateral, sob a égide da chamada "Diplomacia de Defesa"⁶, que é mais uma ferramenta disponível às nossas FAS em apoio ao Estado em sua projeção exterior. Estas iniciativas assumem diferentes formas e são realizadas pelo Exército e pela Marinha, mas gostaria de destacar, com base no conteúdo deste artigo, os destacamentos de navios⁷ cujas missões se concentram na segurança marítima e na cooperação militar com diversos Estados costeiros da África Ocidental. O objetivo final é "desenvolver capacidades nas nações africanas para o controle de suas próprias águas territoriais por meio da realização de exercícios de adestramento conjuntos" (Estado-Maior da Defesa -EMAD- 2024).

O atual pragmatismo para minimizar riscos e combater ameaças, tanto transnacionais quanto internacionais, envolve abordá-las dentro de uma estrutura colaborativa multinacional.

⁴ Existem cinco organizações operacionais permanentes diretamente subordinadas ao JEMAD. Estas organizações são o Comando Operacional Marítimo (MOM), o Comando Operacional Aéreo, o Comando Operacional Espacial, o Comando Operacional Terrestre e o Comando Operacional Ciberespacial. O MOM é responsável pela segurança marítima.

⁵ Até o ano 2010, na Espanha, só se falava de "Defesa Nacional" e aparece o termo "Segurança" com a Estratégia Espanhola de Segurança de 2011.

⁶ "Conjunto de atividades internacionais baseadas principalmente no diálogo a cooperação que realiza o Ministério de Defesa a nível bilateral com nossos aliados, sócios e países amigos para impulsionar o cumprimento dos objetivos da política de defesa em apoio à ação externa do Estado" (Plano de Diplomacia de Defesa 2011).

⁷ Este semestre está desdobrado o navio espanhol de ação marítima (BAM) "Furor".

Precisamente por sermos um Estado-membro de organizações internacionais com responsabilidades em Segurança e Defesa, e devido às nossas relações bilaterais, podemos alavancar mecanismos e ferramentas de colaboração para influenciar situações potencialmente "de risco", em oposição àquelas de "normalidade completa" (Diretiva de Defesa Nacional – DDN – 2020). Além disso, essa colaboração gera sinergia em nossas capacidades, permitindo-nos, no mínimo, expandir nosso alcance operacional e nossas capacidades de alerta precoce, com base nos indícios e alertas que outros atores possam gerar em relação a riscos e ameaças no mar.

Geopolítica e o Mar

Vivemos numa era em que o panorama geopolítico global é moldado por um movimento no qual os Estados exploram as suas opções entre o multilateralismo (ONU, Nações Unidas), a multipolaridade (Sul Global) ou o “mini multilateralismo” (G7, BRICS+, AUKUS⁸). A Espanha aposta firmemente por um multilateralismo eficaz (DDN 2020). Estes movimentos são também impulsionados pelo desenrolar de vários conflitos; um deles é o da Ucrânia. Passaram-se dois anos desde a invasão russa em larga escala e permanecem muitas indagações sobre o futuro da guerra, fortemente influenciado pelo apoio material ocidental à Ucrânia e por uma renovada iniciativa russa nas linhas da frente. Outro conflito a considerar é o decorrente do ataque massivo do Hamas ao território israelita e da subsequente reação israelense, que tem incrementado diariamente as tensões regionais.

Em ambos os conflitos, o mar esteve presente, por ser um espaço comum vulnerável e global (mares e oceanos estão praticamente todos interligados) no qual as linhas de comunicação marítima (SLOCs, por suas siglas em inglês) devem ser protegidas⁹, uma atividade básica na segurança marítima. Em Gaza, graças ao mar, tem sido possível entregar a ajuda humanitária e, provavelmente, seja uma prova mais que a rota marítima será mais efetiva que as entregas aéreas e terrestres¹⁰. Há de se proteger, portanto, nossos

⁸ G7 o Grupo dos Sete; Estados Unidos, Japão, Alemanha, Reino Unido, França, Itália e Canadá. BRICS+: acrônimo de Brasil, Rússia, Índia, China, África do Sul mais Irã, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Egito e Etiópia. AUKUS: acrônimo em inglês de Austrália, *United Kingdom* e *United States*.

⁹ Em 29 de março do presente ano, as exportações do corredor marítimo ucraniano superaram aquelas que havia durante a “iniciativa do grão” acordada entre ONU, Ucrânia e Rússia (que a abandonou no ano passado).

¹⁰ Do Programa Mundial de Alimentos (WFP, por suas siglas em inglês) foi dito em março passado que as entregas de seus comboios com ajuda enfrentaram “um completo caos e violência devido ao colapso da ordem civil.” “Os lançamentos do ar são caros, caóticos e normalmente levam a que as pessoas erradas recebam a ajuda”, disse à BBC Jan Egeland, secretário-geral do Conselho Norueguês para os Refugiados e ex-chefe de ajuda da ONU.

interesses marítimos nos espaços de soberania e essa é uma tarefa de coordenação entre os diferentes atores estatais (tendão de Aquiles no âmbito doméstico e que a Marinha promoveu com sucesso constatado) com responsabilidades no mar. Também é necessário dar proteção aos nossos interesses muito além daquelas zonas nas que aos países assinantes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, atribui responsabilidades desde as águas interiores até a plataforma continental.

O entorno marítimo não submetido à jurisdição nacional proporciona inestimáveis benefícios ecológicos, econômicos, científicos e de segurança alimentar. No entanto, estas zonas são vulneráveis a ameaças, como a contaminação, a sobre-exploração e os impactos da mudança climática. A crescente demanda por recursos marinhos ameaça agravar esse problema. Em 4 de março de 2023, a ONU aprovou o rascunho do Tratado dos Oceanos¹¹, cujas disposições se aplicariam a dois terços dos oceanos (Alto Mar) e se concentrariam na proteção da biodiversidade marinha, na avaliação dos efeitos sobre o meio ambiente, no risco de sobre-exploração dos “recursos genéticos marinhos¹² e na transferência de tecnologia marinha.

Esta seria a convenção ambiental multilateral mais importante desde Paris (2015); no entanto, não devemos criar grandes expectativas, pois espera-se que leve anos para entrar em vigor, e sua operatividade ainda precisa ser comprovada, dados os muitos pontos de fricção que afetam a soberania dos Estados.

A projeção do Tratado abrangeria quase dois terços do oceano além das zonas de soberania e jurisdição nacionais e permitirá o estabelecimento de “Áreas Marinhas Protegidas” em Alto Mar. Estas novas áreas protegidas limitarão as novas SLOC e atividades de exploração e exploração, como a pesca em Alto Mar e a “mineração em águas profundas¹³, com o objetivo de equilibrar melhor a conservação e o uso dos recursos.

“Aquele mar que não pertence a ninguém”

Enquanto o Tratado do Oceano está sendo implementado, vale destacar a iniciativa do Secretariado do JID de abordar um projeto hemisférico que enfrente riscos e ameaças além

¹¹ Agreement under the UNCLOS on conservation and sustainable use of marine biodiversity in areas beyond national jurisdiction”.

¹² Material biológico procedente de plantas e animais do oceano que pode ter benefícios para a sociedade, como produtos farmacêuticos, processos industriais e alimentos” (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, España).

¹³ “A mineração subaquática é um método de recuperação de minerais do fundo do oceano em profundidades de 4.500 pés a 12.000 pés” (Escola Técnica Superior de Engenheiros de Minas e Energia em Madri, Espanha)

do espaço marítimo sob jurisdição dos Estados, com base em uma aliança internacional¹⁴. Sua execução poderia ser realizada por meio de operações conjuntas (um ou mais atores, se apenas um país participar) ou combinadas (se afetar mais países) no marco de um acordo sobre questões de direito marítimo internacional. À primeira vista, parece simples, mas o marco de ação é extremamente complexo.

A coordenação é fundamental para qualquer operação de segurança marítima. É absolutamente necessária, quer estejamos a operar em áreas marítimas sob a nossa jurisdição (jurisdição nacional) ou naquelas áreas que poderíamos conceber como "o mar que não pertence a ninguém" (que o Tratado dos Oceanos procura definir). Contudo, existe pouca distinção entre estas duas áreas devido à natureza omnipresente dos riscos e das ameaças.

O marco espanhol da segurança marítima

É fundamental destacar a importância do mar para a Espanha, um país cuja dimensão marítima é inegável¹⁵. Explicarei porquê: algumas das principais SLOC percorrem o nosso litoral, ligando a Europa às Américas e à África. O Estreito de Gibraltar é um dos principais "pontos de gargalo" (seu termo em inglês é *Choke Point*) com maior concentração do tráfego marítimo mundial; mais de 300 barcos o atravessam diariamente, totalizando mais de 110.000 por ano. Além disso, a Espanha possui dois arquipélagos, as Ilhas Baleares no Mediterrâneo e as Ilhas Canárias no Atlântico, bem como várias praças de soberania, Ceuta e Melilla, e ilhotes no Norte de África, para os quais o transporte marítimo é vital para a sua sobrevivência (Marinha 2024).

Afinal, a Espanha goza de uma posição privilegiada como encruzilhada de rotas provenientes da África e SLOC que chegam à Europa, da mesma forma é uma magnífica ponte para a América.

O setor marítimo ou o turístico são vitais para a economia espanhola, especialmente considerando que falamos de um país com uma extensa costa e rodeado pelo mar. Portanto, a Espanha precisa de uma política de "segurança marítima" que, entre outras coisas, torne os

¹⁴ O Relatório Anual de Segurança Nacional 2023 (Espanha) indica em sua página 185: "A cooperação internacional é fundamental para enfrentar os riscos associados à atividade criminosa, tanto no âmbito da prevenção quanto no da repressão, com o objetivo de evitar sua escalada e consolidação".

¹⁵ Por via marítima chega à Espanha: mais de 90% dos hidrocarbonetos, 80% de nossas importações e 60% das exportações; possuímos três dos dez portos mais importantes da Europa em volume de tráfego; setores como a Pesca e a Aquicultura estão muito desenvolvidos, com mais de 8.000 pescadores em atividade, empregando aproximadamente, de forma direta ou indireta, 180.000 pessoas; grande parte do nosso turismo externo é atraída pelas costas e praias e representa uma elevada porcentagem da renda do nosso PIB; possuímos um rico patrimônio arqueológico subaquático, que é necessário proteger.

mares muito mais seguros (Marinha 2024). Em março, o Conselho de Segurança Nacional (CSN) da Espanha¹⁶ aprovou a Estratégia Nacional de Segurança Marítima (ENSM) 2024, uma atualização da estratégia inicialmente elaborada em 2013. Posteriormente, em abril, reuniu-se o Conselho Nacional de Segurança Marítima (CNSM), presidido pelo JEMAD, que é o órgão responsável por impulsionar as ações para materializar a Estratégia. Gostaria de destacar, nesta nova estratégia, a importância dada à compreensão do entorno marítimo, no qual o desenvolvimento de sistemas de vigilância é vital e, logicamente, terá de se basear em novas tecnologias. O fundo do mar e a proteção de infraestruturas submarinas¹⁷ também ocupam um lugar de destaque nesta Estratégia atualizada.

O CNSM é um catalisador para a coordenação interdepartamental, essencial para lidar com qualquer risco ou ameaça nos espaços marítimos. Este órgão tem também a missão de apoiar o CSN no assessoramento, sempre no marco da segurança marítima, ao Presidente do Governo no desenvolvimento das suas competências em matéria de Política de Segurança Nacional (cujo marco de referência é a Estratégia de Segurança Nacional – ENS – 2021), uma das políticas de Estado, tal como é a de Defesa.

A ENSM descreve o conjunto de riscos e ameaças¹⁸ à segurança marítima utilizando uma analogia geométrica. A estratégia agrupa-os, tendo em conta quem sofre os efeitos, nos três vértices de um triângulo: um primeiro, onde a soberania nacional e o direito internacional se veriam afetados; um segundo, envolvendo terceiros Estados; e um terceiro, orientado a preservar o meio ambiente marinho. A Estratégia estabelece ainda três objetivos: “proteger a Espanha ‘no’ e ‘do’ mar; melhorar as capacidades marítimas; e contribuir para um oceano mais seguro” (ENSM 2024).

Creio ser importante mencionar que a nova Estratégia “apresenta o domínio marítimo como um espaço global e prioriza as áreas marítimas de acordo com três categorias: espaços marítimos de interesse prioritário (vital ou de interesse vital), espaços de interesse e outros espaços marítimos de interesse” (ENSM 2024). A importância desta categorização reside no

¹⁶ Na Espanha, a Lei 36/2015 de Segurança Nacional “regula os princípios básicos, órgãos superiores e autoridades e os componentes fundamentais da Segurança Nacional; o Sistema de Segurança Nacional, sua direção, organização e coordenação; a gestão de crises e a contribuição de recursos para a Segurança Nacional”.

¹⁷ A OTAN criou em março de 2023 uma “célula de coordenação de infraestruturas submarinas” para protegê-las.

¹⁸ A Bússola Estratégica da UE os agrupa em quatro blocos: primeiro, “o terrorismo, a radicalização violenta e a proliferação de armas de destruição em massa”; segundo, “as estratégias híbridas, os ciberataques, as campanhas de desinformação, as interferências externas e o uso de tecnologias disruptivas”; terceiro, “as vulnerabilidades dos espaços comuns globais”; e quarto, “as mudanças climáticas, a degradação ambiental, os desastres naturais e as crises sanitárias em nível global”. O Conceito Estratégico da OTAN identifica a Rússia e o terrorismo.

fato de toda a comunidade marítima nacional ter concordado, tal como fez ao definir a segurança marítima, em dividir o mar de acordo com as responsabilidades de todos os atores nacionais no mar. Uma vez priorizados os espaços marítimos e conhecidos seus limites, torna-se muito mais fácil coordenar todos esses atores, que também desenvolvem inúmeras normas administrativas, como se pode verificar consultando a extensa bibliografia que acompanha este artigo. Essa divisão não difere muito da abordagem que nós, militares, adotamos ao conduzir operações, definindo áreas (operações conjuntas ou individuais) com base nas responsabilidades e tarefas desempenhadas em seu interior.

Nestes espaços marítimos, as nossas FAS são um instrumento essencial do Estado para alcançar, através das suas missões atribuídas, um ambiente de paz, segurança e estabilidade. A segurança marítima é uma dessas missões. Nos parágrafos seguintes, referir-me-ei especificamente às operações de segurança marítima a partir de duas perspectivas: em primeiro lugar, a Operação ATALANTA, que é um exemplo de como lidar com os riscos e ameaças provenientes do Alto Mar, com o apoio da jurisprudência marítima internacional baseada nos crimes cometidos, como construir uma arquitetura regional de segurança marítima e como abordar a missão através de alianças; a minha outra perspectiva consiste em apresentar alguns exemplos da participação de Espanha em operações ou atividades relacionadas com a segurança marítima, de um ponto de vista nacional, bilateral ou internacional.

Como lidar com os riscos e ameaças provenientes do Alto Mar: Operação ATALANTA

Após este preâmbulo, que reflete, de certa forma, o quadro conceptual que sustenta a segurança marítima em Espanha, é hora de apresentar a nossa experiência nas áreas marítimas onde não temos jurisdição, mas onde há de se tomar frente aos riscos e as ameaças¹⁹. A Operação ATALANTA²⁰ é, na minha opinião, um bom exemplo disso.

Além disso, na época, foi a primeira operação marítima da UE realizada no marco da Política Europeia de Segurança e Defesa (PCSD)²¹. O Quartel-General de nível estratégico está

¹⁹ Os artigos 100 a 107 da UNCLOS contêm disposições sobre a pirataria.

²⁰ 2.240 navios do WFP protegidos, 3.213.335 toneladas de alimentos/ajuda entregues, 171 piratas transferidos às autoridades competentes, 15.953 quilos de narcóticos apreendidos.

²¹ Até 95% do comércio da UE é transportado por mar e 20% do comércio mundial passa pelo Golfo de Áden.

localizado na Base Naval de Rota (*OHQ, Operations Headquarters*), comandado por um Vice-Almirante da Marinha.

A atividade de pirataria aumentou exponencialmente e drasticamente no Oceano Índico e no Corno de África a partir de 2005²². Esta situação alertou o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), que se viu obrigado a adotar uma série de resoluções para minimizar os efeitos, proteger o tráfego e garantir o direito à liberdade de navegação ao longo das diversas rotas marítimas. O Conselho da UE materializou o seu apoio a estas decisões do CSNU ao aprovar a criação de uma força aeronaval²³ que daria início à Operação ATALANTA. O desdobramento da nossa Força²⁴ à Área de Operações (AOO, por suas siglas em inglês) contou, primeiro, com a autorização do Congresso dos Deputados, em 21 de janeiro de 2009²⁵, e posteriormente com a aprovação do Conselho de Ministros. Estamos, portanto, operando ininterruptamente no Oceano Índico e Mar Vermelho desde 2008, com meritórios resultados: proteção (100%) de mais de 2.100 navios do Programa Mundial de Alimentos (WFP, por suas siglas em inglês); a vulnerabilidade que suponha o trânsito de navios pelo AOO minimizou-se; atuamos para erradicar os tráficos ilícitos e, entre eles, todo aquele que reverta em um benefício econômico para o terrorismo; para a UE exerce a função de Embaixador “naval” para todo o Indo-Pacífico; o grau de cooperação com determinados países ribeirinhos nos permite estabelecer um marco legal de atuação para entregar aos piratas que sejam presos; e a EU NAVFOR cumpriu eficazmente o Convênio internacional para a segurança da vida humana no mar (SOLAS - *Safety Of Life At Sea*), proporcionando ajuda a toda a comunidade marítima que tenha necessitado no AOO (EMAD 2024).

A Espanha tem tido um papel muito ativo na operação ATALANTA, sendo o país que aporta mais recursos e forças. Além disso, a Espanha é o impulsor das diferentes decisões adotadas no marco do CSNU contra a pirataria²⁶. Na UE, também promovemos simultaneamente uma missão militar para dotar as forças de segurança somalianas da

²² Segundo o *International Maritime Bureau*, em 2006 foram registrados 17 ataques /6 sequestros de navios, 46/10 em 2007, 122/48 em 2008, e 202/47 em 2009.

²³ Em 10 de novembro de 2008, o Conselho adotou a Ação Comum 2008/851/CFSP para lançar a operação ATALANTA. Em 12 de dezembro de 2022, o Conselho adotou a Decisão (PESC) 2022/2441 (2), que modificou a Ação Comum anterior e prorrogou o mandato da EUNAVFOR até 31 de dezembro de 2024. A decisão (PESC) 2024/1059 do Conselho, de 4 de abril de 2024, também modificou a Ação Comum de 2008.

²⁴ Marco das Operações das nossas FAS no exterior: Lei 2/2014 da Ação e do Serviço Exterior do Estado, e a Lei Orgânica 5/2005 da Defesa Nacional.

²⁵ Conselho de Ministros de 27 de dezembro de 2023: “Acordo pelo qual se prorroga até 31 de dezembro de 2024 a participação de unidades das FAs e observadores militares em missões militares no exterior”.

²⁶ As Resoluções iniciais do CSNU foram: 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) y 1851 (2008).

capacidade de atuar em terra, visando principalmente a ação sobre a infraestrutura da pirataria e os pontos de onde lançam de seus ataques, conferindo assim um caráter integral a todas as ações da UE na região. No Oceano Índico, existe uma frota pesqueira espanhola, juntamente com as de outros Estados-Membros da UE, que pescam regularmente na área e tiveram na Operação ATALANTA a sua segurança. A segurança portuária tem sido fundamental e tem-se agido em terra, principalmente nos núcleos que servem como pontos de partida para logo lançarem seus ataques no mar. A AAO onde opera a EU NAVFOR é muito extensa: abrange o Golfo de Áden, a costa da Somália, o Mar Vermelho e os golfos de Suez e Aqaba (EMAD 2024).

A Espanha, baseando-se precisamente na sua experiência na Operação ATALANTA e a nível nacional, promove uma série de medidas em qualquer fórum nacional e internacional relacionadas com a erradicação da pirataria e do roubo armado, agrupadas em quatro áreas-chave. A primeira e mais importante é a proteção (*Security*), impedindo que a pirataria alcance os seus objetivos. A segunda envolve o desenvolvimento de capacidades na área da segurança marítima. A terceira diz respeito ao marco normativo legal, de modo que, se operarem numa área distante do território nacional, a Espanha possa celebrar acordos com os Estados costeiros para deter e transferir, por exemplo, um pirata capturado no mar ou tomar medidas contra as suas instalações em terra a partir das quais operam. E a última, mais uma vez, envolve a coordenação da comunidade marítima que tem responsabilidades ou opera na área (Defesa 2024).

A UE tampouco está alheia a essa realidade e considera o Indo-Pacífico o novo centro da competição geopolítica global. A estabilidade nessa área geográfica é crucial para os interesses da União, incluindo aqueles diretamente relacionados à segurança e governança marítimas. De fato, em 16 de setembro de 2021, a UE adotou sua “Estratégia de Cooperação no Indo-Pacífico”, expressando seu interesse em expandir sua presença na região e construir parcerias para fortalecer a ordem internacional baseada em regras. A OTAN incorpora em seu Conceito Estratégico de Madri (o oitavo desde a fundação da Aliança, que celebra seu 75º aniversário), aprovado em junho de 2022, e que fornece um conjunto de diretrizes para a Aliança no médio prazo, a importância que, para a segurança euro-atlântica, do desenvolvimento de conflitos na região; por isso, a Aliança se empenha em potencializar o diálogo e a cooperação (buscando os tão necessários pontos de convergência que hoje são escassos no cenário internacional) com fóruns de segurança regionais como o AP4 (acrônimo

utilizada pela OTAN para se referir ao grupo mais importante de parceiros globais da Aliança: Japão, Coreia do Sul, Austrália e Nova Zelândia). Todas essas considerações aparecem repetidamente na ESN 2021, a Bússola Estratégica da UE e no Conceito Estratégico da Aliança.

Retomando a operação ATALANTA, operação de segurança marítima internacional de referência, há de se destacar que a UE não pôde atuar sozinha e teve que desenvolver a operação em diferentes fases incorporando diferentes países costeiros da zona para o cumprimento da missão. A operação faz parte do foco integral da UE em favor de estabilizar a Somália. Como tal, desempenha um papel ativo no apoio a outras missões e programas da UE na região. A operação ATALANTA coordena-se com as missões da UE, EUCAP Somália e EUTM Somália²⁷, para reforçar as forças de segurança somalianas. Já no desenvolvimento da operação, ademais de cumprir seu objetivo, esta operação executiva está permitindo um amplo leque de colaborações com países e organismos da Região como a Índia, o Japão ou Djibuti por citar somente alguns.

A EU NAVFOR, em seu desdobramento no AOO, colabora habitualmente com a Coalizão Marítima (CMF, *Combined Maritime Forces*) liderada pelos Estados Unidos (com mais de 33 nações e em Bahrein) e com outra missão da UE que atua no Estreito de Ormuz, EMASOH (*European - led Mission Awareness Strait of Hormuz*) ou também conhecida como operação AGENOR, e liderada atualmente pela França (com oito países europeus e sede em Abu Dabi). Além disso, a operação ATALANTA apoia a implementação de diferentes programas específicos de segurança marítima (MASE, *Maritime Security Programme*) na região que são financiados pela UE.

A interface diária da EU NAVFOR com a comunidade marítima é o Centro de Segurança Marítima - Corno da África (MSCHOA, por suas siglas em inglês), localizado em Brest e integrado no Quartel General da EU NAVFOR, que proporciona uma contribuição chave que permite salvaguardar a liberdade de navegação através do AOO, enquanto coordena e fornece alertas ao tráfego marítimo que participa voluntariamente de um processo de resposta a incidentes bem estabelecido em toda a região. A MSCHOA não só gere o sistema de registo voluntário da EU NAVFOR para embarcações em trânsito na zona, como também administra

²⁷ *EU Capacity Building Mission in Somalia* (EUCAP Somália) é uma missão civil que apoia o desenvolvimento da segurança marítima e policial somali. *EU Training Mission in Somalia* (EUTM Somália) capacita às forças de segurança somalianas a se enfrentar ao terrorismo e a pirataria

um website interativo que lhe permite comunicar as orientações mais recentes sobre proteção contra a pirataria à indústria marítima e possibilita que as empresas de navegação e os operadores registrem os movimentos das suas embarcações na região. A EU NAVFOR e, devido ao nível de colaboração, os meios navais da CMF e os destacados independentemente na área, podem ser mobilizados em caso de emergência (EU NAVFOR 2024).

Recentemente, a UE aumentou seu compromisso com o Indo-Pacífico, lançando a iniciativa Presenças Marítimas Coordenadas (PMC) para o noroeste do Oceano Índico: uma iniciativa de Diplomacia de Defesa para reforçar a segurança marítima, inicialmente nas costas do Oceano Índico, com a intenção de expandi-la para o Pacífico. A UE também tem focado na construção de capacidades marítimas como CRIMARIO²⁸ (Rotas Marítimas Críticas do Indo-Pacífico) estabelecida em 2015, com o objetivo de potencializar o conhecimento do entorno marítimo (*MSA-Maritime Situation Awareness*)²⁹ mediante a difusão da informação marítima, adestramento e construção de capacidades de segurança marítima no Oceano Índico Ocidental. O projeto cresceu com uma segunda fase, aumentando sua área ao Pacífico e suas responsabilidades.

A troca de informação sobre conhecimento marítimo se dá entre os centros de informação marítima e a plataforma, à qual se registraram 19 agências de 12 países, denominada IORIS (*Indo-Pacific Regional Information Sharing Platform*). E com certeza, a UE colocou ênfase no reforço das parcerias com países e organizações regionais.

O mais importante é o que temos com a ASEAN, uma relação que cresceu até reconhecer a Associação como a peça central da Estratégia de Cooperação com o Indo-Pacífico da UE e lhe dar o status de “Parceria Estratégica”. Esta Estratégia de Cooperação para o Indo-Pacífico se vê reforçada pela recente revisão da Estratégia de Segurança Marítima, que a UE publicou no ano passado. Nela, a relação com a região Indo-Pacífica é aprimorada por meio da implantação e do fortalecimento de parcerias que permitem o aumento da segurança marítima na região, particularmente contra ameaças como pirataria, tráfico ilícito, imigração irregular, desastres naturais e os efeitos das mudanças climáticas.

²⁸ CRIMARIO organizou dezessete exercícios em 2023.

²⁹ ENCOMAR (Entorno de Colaboração) é um portal web da Marinha gerido pelo COVAM (Centro de Operações e Vigilância Marítima). COVAM, ferramenta utilizada pela Força de Ação Marítima (FAM), que fusiona e analisa dados recebidos através de uma ampla variedade de fontes, e assim ser capaz de, visualmente, saber o que acontece praticamente em tempo real nas águas espanholas de interesse.

Em relação ao marco jurídico, também foram alcançados progressos significativos. Por exemplo, a nível nacional, o crime de pirataria foi reintroduzido no Código Penal e, a nível da UE, foi dado apoio aos acordos já assinados com o Quênia, as Seicheles, a Somália, o Djibuti e Montenegro, bem como aos que estão a ser negociados com a Maurícia, Moçambique e a Tanzânia (Moncloa 2024).

No entanto, às vezes os próprios acordos se tensionam e, por exemplo, desde março de 2022, o Governo Federal da Somália resiste em autorizar a entrada de navios da EUNAVFOR em seu mar territorial. Não cabem dúvidas de que este fato tem um impacto direto na operação porque impede de agir em terra antes de que ajam os piratas como comentamos anteriormente. Isso obriga a incrementar, portanto, o esforço no mar para alcançar os objetivos que marcam a operação. No entanto, a operação continua em "velocidade de cruzeiro", o que é demonstrado pela aprovação, pelo Conselho da UE, da prorrogação do mandato da operação até 31 de dezembro deste ano³⁰.

O novo mandato também amplia o combate às atividades ilícitas, como a IUU, (*European External Action Service - EEAS - 2024*), mantendo as duas principais missões atribuídas à EU NAVFOR na Operação ATALANTA: “o combate à pirataria e a proteção e monitorização dos navios do WFP das NU, bem como de outros navios vulneráveis em trânsito pelo AOO” (EMAD 2024). A evolução natural da operação ATALANTA visa torná-la uma referência como provedora de segurança marítima regional (EMAD 2024), de forma muito similar ao que pretende a JID com o “Guia de Boas Práticas de Segurança Marítima”, integrando o máximo número de atores, de diferentes países, com responsabilidades em uma futura arquitetura regional de segurança marítima que possa enfrentar eficazmente qualquer risco e ameaça, garantindo a liberdade de navegação (como principal objetivo nessa região) sob uma ordem internacional baseada em regras.

Apesar de todos os esforços empreendidos na Operação ATALANTA, existe um certo consenso na comunidade marítima internacional de que “a pirataria está contida, mas não erradicada” na região (Departamento de Segurança Interna dos EUA – DSN – 2024). O número de ataques de piratas aumentou desde o início da guerra entre Israel e o Hamas e os

³⁰ Decisão adotada após a revisão estratégica integral da atuação da PCSD na Somália e o Corno da África.

subsequentes ataques dos houthis do Iêmen contra o tráfego marítimo. Até março deste ano, foram registrados dois sequestros de navios e três outros incidentes registrados³¹.

As organizações criminosas que operam no Chifre da África expandiram suas atividades ilícitas e agora também se envolvem no tráfico de drogas, introduzindo mercadorias ilícitas em contêineres lacrados, tráfico de pessoas, tráfico de armas (como consequência do conflito no Iêmen e agora com o conflito entre Israel e o Hamas) ou tráfico de carvão, este último sendo um negócio muito lucrativo para o grupo terrorista que opera na área, o Al Shabab (La Vanguardia, 2018).

Outros exemplos com participação espanhola e sua importância para a segurança marítima:

Operation Sea Guardian (OTAN)

A operação é uma evolução da anterior operação do Artigo 5, *Active Endeavour*. Aprovada pelo Conselho do Atlântico Norte em julho de 2015, e agora sob a denominação *Sea Guardian*, temos uma operação de segurança marítima da OTAN (MSO, por suas siglas em inglês). A Operação *Sea Guardian* está à disposição para executar o seguinte tipo de operações: “MSA; dissuasão e proteção contra o terrorismo; contribuir para o desenvolvimento de capacidades regionais de segurança marítima; manter a liberdade de navegação; realizar a interdição marítima; combater a proliferação de armas de destruição massiva; e proteger de infraestrutura crítica” (OTAN 2024).

Esta operação transformou o Mediterrâneo em um cenário de colaboração entre a OTAN e a UE, graças à presença do EUNAVFOR no Oceano Índico³². A Espanha influenciou notavelmente as decisões que tomou o Conselho Atlântico em relação à segurança marítima e em potencializar qualquer operação que tenha a ver com a MSA e o MSO.

Presenças Marítimas Coordenadas (UE)

A UE tem uma Estratégia para o Golfo da Guiné desde 2014, zona de onde importa hidrocarbonetos por via marítima e que se vê ameaçada pela pirataria (Alto Mar) e o roubo à mão

³¹ A fragata F86 “Canarias” participou, no passado 15 de abril, da liberação do barco “Abdullah”, e seus 23 tripulantes, sequestrados por piratas em águas da Somália.

³² A operação *Ocean Shield* foi a contribuição (2008-2016) da OTAN na “luta contra a pirataria” na região.

armada (em águas territoriais e, especialmente, em ancoradouros ao largo da costa nigeriana), somado a outras atividades ilegais, como a IUU ou o tráfico ilícito de drogas, armas e pessoas por organizações criminosas ligadas ao terrorismo, particularmente no Sahel. Como o próprio nome indica, o conceito baseia-se na coordenação entre os Estados-Membros da UE para garantir uma presença sustentada (idealmente permanente) de embarcações da UE e evitar sobreposições de operações, melhorando assim a segurança marítima na região. Semelhante à Operação ATALANTA, existe uma estreita cooperação entre a UE e os Estados da África Ocidental e Central (Conselho da UE, 2022). Este conceito também foi implementado desde fevereiro de 2022 no Noroeste do Oceano Índico (CMP-NWIO, *Coordinated Maritime Presence in the North West Indian Ocean*), com a intenção de apoiar a arquitetura de segurança marítima regional iniciada pela Operação ATALANTA.

Diplomacia de Defesa (Bilateral)

Como mencionado anteriormente, o conceito promove a estabilidade por meio das relações bilaterais do Ministério da Defesa. Especificamente no que diz respeito à segurança marítima, esta atividade concentra-se na costa oeste do continente africano, com o destacamento de um navio da Marinha. O objetivo é colaborar bilateralmente com os estados costeiros para desenvolver ou aprimorar capacidades para lidar com a insegurança marítima. Este navio destacado “normalmente faz escalas em portos da Mauritânia, Gabão, Gana, Senegal e Cabo Verde, que foram posteriormente estendidas a outros países da região” (EMAD 2024).

Grupo Expedicionário “Dédalo-24”

O Grupo Expedicionário “Dédalo-24” iniciou um novo desdobramento em 3 de abril, abrangendo o Mediterrâneo e o Atlântico, com sua missão prevista para terminar em meados de julho. Participam do exercício os navios do Grupo Anfíbio e de Projeção da Frota: o “Juan Carlos I”, o navio anfíbio “Galicia”, as fragatas “Blas de Lezo” e “Reina Sofía”, o Batalhão Reforçado de Desembarque I do Terço da Armada, uma unidade aérea embarcada composta por aeronaves *Harrier AV8* e helicópteros, e as embarcações de desembarque tipo LCM-8 do Grupo Naval de Praia” (Defesa 2024). Uma das missões do Grupo durante seu desdobramento será patrulhar todo o Mediterrâneo, fortalecendo assim a segurança marítima regional, especialmente ao longo da costa sul do Mediterrâneo, mas também no Mar de Alborão e no

Mar Egeu, apoiando a Operação Sea Guardian e, posteriormente, realizando outras atividades com a França, Itália, Grécia e Turquia.

MARSEC (nacional)

“O MARSEC é um exercício para melhorar a cooperação e a coordenação entre organizações, associações e agências governamentais com responsabilidades marítimas” (Almirante da Ação Marítima – ALMART – 2023). Este ano, o exercício ocorrerá entre 13 e 24 de maio e tem como objetivo colocar em prática quatorze cenários de resolução de incidentes de segurança marítima (*Safety and Security*), a fim de fomentar o entendimento mútuo e a coordenação entre os diversos atores nacionais com responsabilidades em segurança marítima e que também desenvolvem a legislação marítima, compilada na literatura atribuindo competências a cada ator. A última reunião preparatória para o exercício, liderada pela ALMART e realizada em dezembro do ano passado, contou com a presença de um nutrido grupo de atores pertencentes à comunidade marítima nacional com diferentes responsabilidades no mar: alfândegas, portos, polícia judiciária, forças de segurança do Estado, setor privado, diversos ministérios, salvamento marítimo e outras instituições públicas civis.

O número de ministérios com jurisdição no setor marítimo é grande, e cada um possui sua própria legislação administrativa. Uma situação semelhante, em termos de segurança marítima hemisférica, pode ocorrer não apenas dentro de um único Estado, mas também em diferentes países e, portanto, com diferentes marcos legais nacionais.

Além das agências nacionais subordinadas a ministérios, também é preciso considerar as organizações e agências internacionais com competências no mar. A Marinha, e especificamente a Força de Ação Marítima (FAM), colabora frequentemente com a maioria dessas agências para aprimorar seu conhecimento do entorno marítimo, uma atividade imprescindível para materializar com sucesso as operações e atividades de vigilância e segurança marítima. Por fim, vale mencionar a participação da Marinha, geralmente por meio da FAM, nos “Fóruns da Guarda Costeira”: europeu, mediterrâneo e do Atlântico Norte. Estes fóruns foram criados para fomentar sinergias e poder assessorar nas funções da guarda costeira entre países que compartilham preocupações com a segurança marítima.

Conclusões

As características do espaço marítimo, um espaço comum global, fazem com que a segurança marítima não seja uma questão puramente nacional; transcende as nossas fronteiras, tornando-se uma questão de suma importância para organizações internacionais como a OTAN e a UE, bem como para muitas Agências e iniciativas com uma presença crescente neste âmbito. O nosso conceito de segurança marítima evoluiu em paralelo com o da UE, graças ao esforço para unificar “critérios e soluções”. Um exemplo deste esforço a nível nacional é o desenvolvimento de uma ENSM e, após mais de 10 anos, a obtenção de uma definição de segurança marítima acordada por toda a comunidade marítima nacional (esta definição serve de “boas-vindas” a este artigo e aparece no início). Atualmente, muitas instituições, organismos e agências têm jurisdição no mar, tanto a nível nacional como internacional. Por conseguinte, creio que a cooperação, a colaboração e a ação coordenada entre todos estes atores são fundamentais para garantir que recebem a informação necessária, em tempo oportuno, para fazer face aos riscos e ameaças no mar.

A nível europeu, Espanha demonstrou a sua liderança através da Operação ATALANTA, tornando o mar nessa região mais seguro. Este esforço contínuo já dura mais de dez anos, e a Espanha tem promovido o desenvolvimento de uma arquitetura de segurança marítima regional, através do apoio dos Centros de Segurança Marítima de Seychelles e Madagascar. Além disso, a Espanha mantém uma relação de coordenação com a Operação AGENOR e agora com a Operação ASPIDES³³, e colabora regularmente com as *Task Force* 150 e 151 das CMF. A operação faz parte do foco integral da UE para o Corno da África, prestando apoio às missões EUCAP Somália e EUTM Somália. Mantém também laços estreitos com as delegações da UE na zona.

As operações das nossas FAS estão a alcançar um impacto e uma influência que transcendem os meros resultados operacionais. As suas ações no exterior não só contribuem para melhorar a consciencialização pública sobre a defesa, como também para a sensibilização da população para a importância da defesa, ou a projetar uma imagem inestimável da Espanha nos países onde atuamos, onde nossos soldados e marinheiros se tornaram nossos melhores embaixadores, mas também perante nossos parceiros, nossas FAS, com sua abordagem prudente, respeitosa do direito internacional, muito profissional e sempre demonstrando

³³ La operação ASPIDES da UE se articula em resposta à ameaça que os rebeldes Hutis de Iêmen apresentam na navegação no Mar Vermelho.

espírito de equipe e habilidades de comunicação, posicionaram nosso país como um aliado confiável e um contribuinte essencial para a segurança e a estabilidade internacionais.

O desdobramento das nossas Forças no mar permite-nos compreender melhor as áreas onde se originam os riscos e as ameaças, e tomar maior consciência dos problemas, ficando assim mais bem posicionados para os compreender, prestar assistência e encontrar soluções que promovam a estabilidade. Não há dúvida de que a promoção de estratégias de cooperação, com o objetivo de suavizar a competição geopolítica e construir parcerias com aliados e amigos, criará um ambiente marítimo mais seguro para a defesa dos nossos valores e das nossas sociedades, especialmente em alto mar, onde a jurisprudência se dilui. Estou convencido de que o multilateralismo deve ter prioridade quando se trata de minimizar os riscos e combater as ameaças presentes no mar, sobretudo quando já sabemos que podem exceder a capacidade de ação de um só Estado.

Não se deve poupar esforços para garantir que a Defesa permaneça, como afirma nossa DDN, “um serviço público que contribui para a manutenção da segurança, dos direitos e das liberdades de seus cidadãos em qualquer situação”. As diversas atividades que estou desenvolvendo no âmbito da JID me ajudarão a fortalecer os laços interpessoais e a forjar amizades entre pessoas de países irmãos. Já estou aprendendo muito com os senhores — com suas preocupações, suas ideias, suas experiências e suas análises ao abordar um contexto estratégico como o atual. Estamos unidos por um sentimento de pertencimento à mesma comunidade, que, por sua vez, é valiosa por sua diversidade. A Europa e a América são, na Espanha, embarcações interligadas, porque compartilhamos muito.



5.3 Programa de Controle de Containers – Caso Uruguai

Doutor Rafael Zelesco Barretto, Escola de Guerra Naval do Brasil

O Programa de Controle de Contêineres do Uruguai foi uma iniciativa nacional destinada a prevenir o uso de contêineres marítimos para atividades criminosas transnacionais, como tráfico de drogas, contrabando de armas ou mercadorias e lavagem de dinheiro. Inicialmente desenvolvido no Porto de Montevideú, um dos mais importantes centros logísticos do Cone Sul, o programa representou um esforço para harmonizar a segurança marítima com a eficiência do comércio internacional, segundo padrões internacionais e com forte coordenação interinstitucional.



Contexto e diagnóstico

O Uruguai vivenciou um incremento sustentado no comércio marítimo internacional, o que trouxe consigo novos desafios para a segurança portuária. Montevideu, devido à sua localização estratégica e conectividade, tornou-se um ponto de trânsito de alto valor para redes criminosas, especialmente para o tráfico de drogas para a Europa e África Ocidental.

Diante desse cenário, as autoridades identificaram a necessidade de um sistema de controle robusto que lhes permitisse antecipar, detectar e mitigar os riscos associados ao uso ilícito de contêineres, sem prejudicar as operações comerciais.

Objetivos do programa

- Fortalecer a capacidade de detecção precoce de cargas ilícitas em contêineres.
- Implementar um modelo baseado em análise de risco e inteligência operacional.
- Promover a cooperação interinstitucional entre alfândegas, forças de segurança e organismos internacionais.
- Aprimorar a rastreabilidade e a transparência da cadeia logística portuária.
- Cumprir os padrões internacionais de controle de contêineres, como as estabelecidas pelo UNODC e pela Organização Mundial das Alfândegas (OMA).

Projeto e implementação

O programa foi implementado com o acompanhamento técnico do Programa Global de Controle de Contêineres (CCP), uma iniciativa conjunta do UNODC e da OMA.

Desenvolveram-se as seguintes ações chave:

- Criação de uma Unidade Conjunta de Controle Portuário, composta pela Direção Nacional de Alfândega, a Prefeitura Naval Nacional e outras agências.
- Implementação de um sistema de análise de risco para identificar contêineres suspeitos antes de sua abertura física.
- Adoção de tecnologia de escaneamento não intrusivo e ferramentas digitais para cruzamento de dados.
- Treinamento contínuo do pessoal operacional em técnicas de inspeção, coleta de informações e regulamentações internacionais.
- Coordenação com os atores privados (operadores logísticos, terminais portuários) para garantir a cadeia de custódia.

Resultados obtidos

O programa melhorou substancialmente a eficiência e a eficácia das inspeções no porto de Montevideu. Entre as conquistas, destacam-se:

- O incremento do número e da qualidade das apreensões, especialmente de substâncias entorpecentes, por meio de inspeções conduzidas pela inteligência.
- A redução dos tempos de intervenção e liberação para contêineres não suspeitos, graças ao foco seletivo.
- Reconhecimento do modelo uruguaio como referência na região, apresentado em fóruns internacionais como exemplo de boa prática hemisférica.
- Geração de dados estatísticos confiáveis para a tomada de decisões estratégicas.

Lições aprendidas

- A integração real das agências nacionais provou ser crucial para a eficácia do programa.
- A capacitação contínua para a equipe operacional foi um fator-chave.
- O uso de tecnologias de análise de risco permitiu uma abordagem mais focada e reduziu a interferência operacional.

- A cooperação com organismos multilaterais fortaleceu a legitimidade e a sustentabilidade do programa.
- A flexibilidade para adaptar os procedimentos à evolução dos riscos operacionais foi essencial.

Contribuição para o guia de boas práticas

O Programa de Controle de Contêineres do Uruguai contribuiu para este guia com um exemplo comprovado da aplicação nacional das boas práticas em segurança marítima, particularmente no setor portuário. Sua experiência demonstrou que:

- É possível implementar um sistema de controle rigoroso sem prejudicar o comércio.
- A cooperação entre os setores público e privado aumenta a eficácia das medidas de segurança.
- Abordagens baseadas em risco, tecnologia e formação são replicáveis em outros portos do hemisfério com níveis similares de atividade.

Este caso representa uma alternativa replicável e adaptável para outros Estados do hemisfério que busquem fortalecer a segurança de seus portos e reduzir o uso de seus portos em atividades criminosas transnacionais, sem comprometer a competitividade do comércio internacional.

5.4 Serviço de Tráfego Marítimo (VTS) do Porto de Callao

A. de N. Guillermo Benites Valverde, Direção Geral de Capitánias e Guarda
Costeira – Marinha de Guerra do Peru

A experiência (modernização) do sistema de Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) do Porto de Callao é um excelente exemplo de modernização institucional aplicada à segurança marítima. Seu desenvolvimento responde a um problema estrutural amplamente reconhecido nos principais centros logísticos do mundo: o rápido aumento do tráfego marítimo, a expansão da infraestrutura portuária e a crescente complexidade operacional em espaços geográficos limitados exigem atualizações tecnológicas.

No Peru, o Porto de Callao historicamente concentra mais de 70% do comércio exterior do país, tornando-se um nó crucial para a continuidade logística, o abastecimento interno e a competitividade econômica do país. Desde 1989, o controle do tráfego marítimo é gerenciado pelo escritório TRAMAR, sob a jurisdição da Capitania do Porto e da Autoridade Marítima Nacional, responsável pela coordenação de chegadas, partidas, manobras e fundeios nesta baía altamente congestionada (DICAPI, 2023).

Contudo, na última década, a evolução da atividade portuária ultrapassou as capacidades técnicas do sistema existente, gerando lacunas operacionais que exigiram intervenção estrutural.

O diagnóstico institucional identificou três pressões convergentes:

Primeiro, a degradação da vigilância por radar.

O crescimento da infraestrutura — guindastes de pórtico, pilhas de contêineres e novas superestruturas metálicas — reduziu a linha de visão e gerou ecos falsos e distorções nas telas de radar, diminuindo a capacidade efetiva de detecção e rastreamento de alvos no porto interno. Essa limitação impactou diretamente a segurança da navegação.

Segundo, as condições climáticas adversas recorrentes.

A presença frequente de nevoeiro denso e baixa visibilidade causava fechamentos periódicos do porto e paralisações operacionais, afetando a segurança operacional e a eficiência logística.

Terceiro, os riscos à segurança marítima na área de fundeio.

A área tinha um histórico de incidentes, colisões e crimes contra marítimos, bem como acidentes históricos envolvendo colisões e perda de vidas em condições de visibilidade reduzida, destacando a necessidade de reforçar a vigilância e a capacidade de resposta.

Esses fatores, combinados com a obsolescência tecnológica dos sensores e sistemas de comunicação, confirmaram que a oferta do serviço de controle de tráfego existente era insuficiente para atender ao aumento do volume e complexidade das operações.

Objetivos e alinhamento normativo

A implementação dos Serviços de Tráfego Marítimo (VTS) baseia-se no marco jurídico internacional promovido pela Organização Marítima Internacional (OMI), que, por meio do Convênio SOLAS (Regulamento V/12), autoriza os Estados a estabelecerem esses sistemas quando o volume de tráfego ou o nível de risco o justificarem. Além disso, a Resolução A.1158(32) define o VTS como um serviço destinado a melhorar a segurança da vida humana

no mar, aumentar a eficiência da navegação e apoiar a proteção ambiental por meio de informações oportunas, assistência às embarcações e ordenamento do tráfego (IMO, 2021).

No Porto de Callao, o projeto "Melhora e Ampliação do Serviço de Tráfego Marítimo do Porto de Callao (VTS Callao)" responde a essas diretrizes, buscando fortalecer a segurança operacional em um entorno marítimo altamente congestionado, mitigar os riscos da baixa visibilidade e reduzir os tempos de espera, aumentando simultaneamente a eficiência operacional e logística do principal nó portuário do Peru. O projeto técnico do sistema também está alinhado com os padrões da IALA, que estabelecem diretrizes sobre arquitetura, desempenho de equipamentos, certificação de operadores e procedimentos operacionais, garantindo interoperabilidade e conformidade com as boas práticas internacionais.

Dessa forma, o VTS Callao constitui uma intervenção integral que combina conformidade regulatória, modernização tecnológica e fortalecimento institucional para assegurar uma gestão marítima mais segura, eficiente e resiliente (IALA, 2020).

Sistema VTS Callao: arquitetura e governança

O Serviço de Tráfego Marítimo (VTS) do Porto de Callao não é uma capacidade isolada, mas sim integrada ao Sistema de Controle de Tráfego Aquático (SIMTRAC), uma plataforma nacional gerenciada pela Direção Geral de Capitânicas e Guarda Costeira (DICAPI) que coordena recursos de vigilância, controle, comunicação e resposta operacional nos ambientes marítimo, fluvial e lacustre do país. Dentro dessa arquitetura, o VTS Callao funciona como o centro tecnológico especializado para a gestão do tráfego portuário de alta densidade, concentrando informações de radares, estações AIS, sensores eletro-ópticos e sistemas meteorológicos em um centro de controle unificado. Essa integração permite o conhecimento situacional em tempo real, a organização de manobras de chegada e partida, a prevenção de riscos de colisão ou encalhe e o apoio direto às operações de segurança e proteção marítima. Na prática, o VTS se torna o "olho digital" do porto, proporcionando rastreabilidade permanente das embarcações e facilitando a coordenação interagencial com unidades da guarda costeira, terminais portuários e serviços relacionados, contribuindo assim para a continuidade logística e a proteção efetiva do domínio marítimo nacional.

Governança e condução operacional

O VTS do Porto de Callao é gerenciado pela Direção Geral de Capitânicas e Guarda Costeira (DICAPI), um órgão da Marinha de Guerra do Peru, que exerce a Autoridade Marítima Nacional. Através do TRAMAR (Sistema de Gerenciamento do Tráfego Marítimo) e da

Capitania dos Portos, o controle diário de chegadas, partidas e fundeadouros é coordenado, integrando operadores portuários e agências marítimas.

A modernização foi priorizada como um investimento estratégico pelo Estado através do projeto “Aprimoramento e Expansão do Serviço de Tráfego Marítimo do Porto de Callao”.

Componentes tecnológicos e marco operacional

O sistema é baseado em uma arquitetura integrada de radares, AIS, sensores optrônicos, comunicações VHF/HF, estações meteorológicas e software de gerenciamento de tráfego, todos controlados a partir de um centro unificado. Essa configuração proporciona vigilância contínua, suporte à navegação e gerenciamento de tráfego, melhorando a segurança e a eficiência operacional.

Os principais componentes, conforme documentado, podem ser resumidos da seguinte forma:

Tabela dos principais componentes do VTS (visão integrada)

Subsistema	Capacidades principais
Radare costeiro	Radare de banda X de estado sólido (modelo SCANTER 5102), projetado para vigilância de superfície e detecção/rastreamento em condições adversas; em conformidade com as recomendações da IALA para desempenho de equipamentos VTS.
AIS e serviços de posicionamento	Estações base AIS para recepção/troca de dados; capacidade de gerenciar AtoN virtual/sintético; fornecimento de GPS diferencial (correções AIS) para melhorar a precisão do posicionamento da embarcação.

Subsistema	Capacidades principais
CCTV e sensores eletro-ópticos	Sistemas de câmeras diurnas/noturnas e térmicas (de longo e médio alcance) para identificação e rastreamento de alvos, com integração à imagem do tráfego.
Sistemas meteorológicos	Captura de dados meteo-oceanográficos; transmissão para navios (via mensagem AIS 8 em parte da arquitetura), orientada para a segurança de manobras e tomada de decisões em condições de baixa visibilidade.
Comunicações	Integração de radiocomunicações VHF/HF para coordenação VTS-navio e serviços associados.
Software VTS e gravação	Software de controle/gestão (Navi-Harbour) com integração de sensores, módulos de gravação e reprodução; retenção cifrada de informações operacionais por períodos prolongados (referência: 12 meses).
Deteção ambiental complementar	Integração de funcionalidades adicionais (por exemplo, deteção de derramamento de óleo no âmbito do projeto anunciado pelo fornecedor).

Uma decisão fundamental do (VTS) do Porto de Callao foi a sua implementação por etapas. No início de 2023, a primeira estação, localizada na Academia Naval, tornou-se totalmente operacional, com completas capacidades de controle e gestão, permitindo que começasse a funcionar antes da conclusão total do sistema. Essa abordagem de "operar cedo, ajustar com base em evidências e escalar" reduziu os riscos de adoção e garantiu a continuidade operacional.

O projeto também se beneficiou do suporte tecnológico, incorporando radares, sensores térmicos, comunicações e plataformas de análise e gravação, com o objetivo de reforçar a segurança e manter operações estáveis mesmo em condições de baixa visibilidade.

Desafios de implementação e operação

A modernização do VTS do Porto de Callao enfrentou desafios técnicos, institucionais e sociais. Em nível técnico, a expansão portuária gerou interferência nos radares e perda de

visibilidade, o que exigiu uma reformulação da arquitetura de vigilância com novos sensores e melhor cobertura. Soma-se a isso a ocorrência recorrente de nevoeiro denso, que demanda detecção não cooperativa, integração radar-AIS e suporte meteorológico. Do ponto de vista institucional, a operação do VTS requer coordenação entre a Direção Geral das Capitâneas e a Guarda Costeira, os terminais e os atores logísticos, bem como marcos regulatórios claros. Em termos socioambientais, a instalação de torres e radares foi acompanhada do cumprimento dos padrões internacionais de exposição eletromagnética, garantindo a segurança da população (ICNIRP, 2020).

Resultados e impacto

A implementação progressiva do sistema em 2023 melhorou significativamente a consciência situacional por meio da integração de radar, sensores optrônicos e AIS, bem como da incorporação do posicionamento diferencial, aumentando assim a precisão do controle de tráfego. Em um porto com alta concentração de chegadas, partidas e movimentação de contêineres, essas capacidades contribuem para a redução de riscos, otimização de manobras e manter de operações seguras mesmo em condições de baixa visibilidade. Além disso, observa-se uma tendência positiva nos indicadores de incidentes de segurança, coerente com uma vigilância mais eficaz e uma melhor coordenação interagencial (APN, 2025).

Um resultado particularmente relevante foi observado na área de proteção marítima na Baía do Porto de Callao. Após anos anteriores marcados por relatos recorrentes de roubos e abordagens a embarcações ancoradas, registros recentes do *International Maritime Bureau* (IMB) mostraram um período sem incidentes relatados na área, coincidindo com a entrada em operação do sistema VTS modernizado e o fortalecimento da vigilância integral (IMB, 2024; IMB, 2025). Embora a melhoria seja resultado de um esforço conjunto que inclui patrulhamento e coordenação interagencial, a disponibilidade de monitoramento contínuo, rastreabilidade de embarcações e recursos de alerta precoce fornecidos pelo VTS fortaleceram o efeito dissuasor e contribuíram para a criação de um entorno operacional mais seguro para a navegação e os marítimos.

Integração entre o VTS e o Centro de Fusão de Informações – Peru (IFC)

A experiência do VTS do Porto de Callao é fortalecida por meio de sua integração com o Centro de Fusão da Informação (IFC), uma entidade especializada na análise, correlação e disseminação de informação marítima relevante. Essa integração constitui uma prática

institucional exemplar que transforma os dados gerados pelos sistemas de vigilância em conhecimento acionável para a tomada de decisões da Autoridade Marítima Nacional.

O IFC complementa a função do VTS ao integrar informações de múltiplas fontes, incluindo dados do próprio sistema VTS, plataformas nacionais e internacionais, sistemas satelitais e relatórios operacionais. Essa prática permite a validação de eventos, reduz a incerteza e gera um panorama marítimo comum mais completo e confiável, especialmente em contextos de alta densidade de tráfego e risco operacional.

Além disso, o IFC desenvolve análise contextual de eventos detectados, incorporando histórico, padrões de comportamento e alertas externos, o que facilita a identificação precoce de riscos e a priorização de ações. Como resultado, são gerados produtos tangíveis, como boletins informativos e relatórios analíticos semanais e mensais, que apoiam diretamente a condução das operações e a coordenação interinstitucional. Por fim, a integração VTS-IFC fortalece a troca de informações nos níveis nacional e internacional, bem como o feedback analítico para o próprio VTS, contribuindo para aprimorar o monitoramento e os critérios de resposta a incidentes. Esse modelo integrado consolida uma gestão marítima mais eficiente, proativa e orientada para a segurança no domínio marítimo nacional.

Lições Aprendidas e boas práticas Hemisféricas

O caso do VTS do Porto de Callao demonstra que o planejamento desses sistemas deve começar com diagnósticos realistas do entorno físico. A expansão portuária — guindastes, empilhamento e novas superestruturas — pode degradar a vigilância se a arquitetura e os locais dos sensores não forem projetados com critérios de desempenho técnico, de acordo com os padrões promovidos pela Organização Marítima Internacional e pela IALA (IMO, 2021; IALA, 2020).

Além disso, o desdobramento por fases comprovou reduzir os riscos de adoção e acelerar os benefícios, permitindo a operação antecipada, o ajuste de procedimentos e o treinamento de pessoal em condições reais. A experiência também confirma que o VTS constitui uma capacidade sociotécnica: tecnologia, formação, procedimentos e coordenação interinstitucional são igualmente cruciais. Por fim, a legitimidade social e a eficácia na proteção marítima são fortalecidas por meio da transparência técnica, do cumprimento de padrões e da

articulação com patrulhamento e análise de informação, o que potencializa a dissuasão e a resposta frente a atividades ilícitas e emergências.

Recomendações para Sustentabilidade e Expansão

Para consolidar e replicar essas capacidades, recomenda-se o seguinte: estabelecer indicadores de desempenho rastreáveis (segurança, eficiência e proteção ambiental); garantir a interoperabilidade de dados entre as agências; manter redundância, manutenção e atualização tecnológica contínua; e incorporar medidas de cibersegurança que garantam a integridade e a disponibilidade dos sistemas operacionais.

O modelo aplicado em Callao, baseado em um diagnóstico técnico preciso, padrões internacionais, implementação gradual e coordenação local, constitui uma referência replicável para outros portos e corredores marítimos da região.



VTS Callao-Peru

5.5 Rotas Vitais do Século XXI: Corredores Interoceânicos e Segurança Marítima para as Américas

Tte. de navio, Alfonso Flores Rojas, Marinha do México

No século XXI, o papel estratégico dos corredores interoceânicos nas Américas ganhou crescente importância devido ao seu impacto no comércio internacional, na segurança marítima e na integração econômica regional. A região possui algumas das rotas marítimas e terrestres mais importantes do mundo, como o Canal do Panamá, os corredores ferroviários trans sísmicos do México e da América Central e as rotas de acesso ao Ártico. Esses espaços constituem gargalos cruciais para o comércio global e, ao mesmo tempo, são pontos de vulnerabilidade potenciais a ameaças transnacionais, como pirataria, narcotráfico, terrorismo e ataques cibernéticos a infraestruturas críticas. Este artigo examina o papel desses corredores, seus desafios de governança e segurança e as oportunidades que oferecem para uma cooperação hemisférica renovada.



I. Corredores Interoceânicos: Infraestrutura Crítica e Geoestratégia

Os corredores interoceânicos não são meramente infraestruturas físicas; constituem verdadeiros eixos geoeconômicos e geopolíticos que conectam mercados, atores e áreas de influência. Na América Latina, o Canal do Panamá permanece a principal passagem marítima interoceânica, movimentando mais de 5% do comércio marítimo global e até 12% do comércio dos EUA (Rodrigue & Notteboom, 2023). A isso se somam iniciativas para “canais secos” ou corredores multimodais, como o Istmo de *Tehuantepec*, no México, e projetos ferroviários em Honduras, Colômbia e Brasil, que buscam oferecer rotas alternativas diante de congestionamentos, conflitos ou crises climáticas.

A crescente demanda por conectividade comercial impulsionou uma expansão significativa dessas rotas, mas também gerou desafios quanto à sua sustentabilidade, impacto ambiental e proteção contra ameaças. A estreita margem de manobra em passagens como o Panamá ou o Golfo de Fonseca destaca a necessidade urgente de políticas coordenadas para garantir a resiliência dessas infraestruturas.

II. Riscos e ameaças à segurança nos corredores interoceânicos

Os corredores interoceânicos enfrentam uma variedade de riscos que exigem respostas multidimensionais. Os “pontos de estrangulamento” (*chokepoints*) são vulneráveis devido à sua localização geográfica restrita e ao elevado volume de tráfego, tornando-os alvos potenciais de sabotagem, conflitos armados ou bloqueios logísticos. O caso do Canal de Suez em 2021, quando um único navio encalhado interrompeu o comércio global durante dias, destaca a fragilidade dessas vias navegáveis (Rodrigue & Notteboom, 2023).

Nas Américas, a presença de organizações criminosas transnacionais, aliada à desigualdade de capacidades entre os Estados para monitorar e proteger seus espaços marítimos, aumenta a exposição a ameaças como:

- Tráfico de drogas e contrabando transoceânico.
- Ataques cibernéticos a portos e sistemas de navegação.
- Migração irregular por via marítima.
- Ameaças híbridas (uso combinado de meios ilegais e digitais).

Esses riscos não são hipotéticos. Relatórios recentes mostram como o aumento do uso de embarcações semissubmersíveis e rotas ilícitas transformou os corredores interoceânicos em vetores de insegurança (UNODC, 2022).

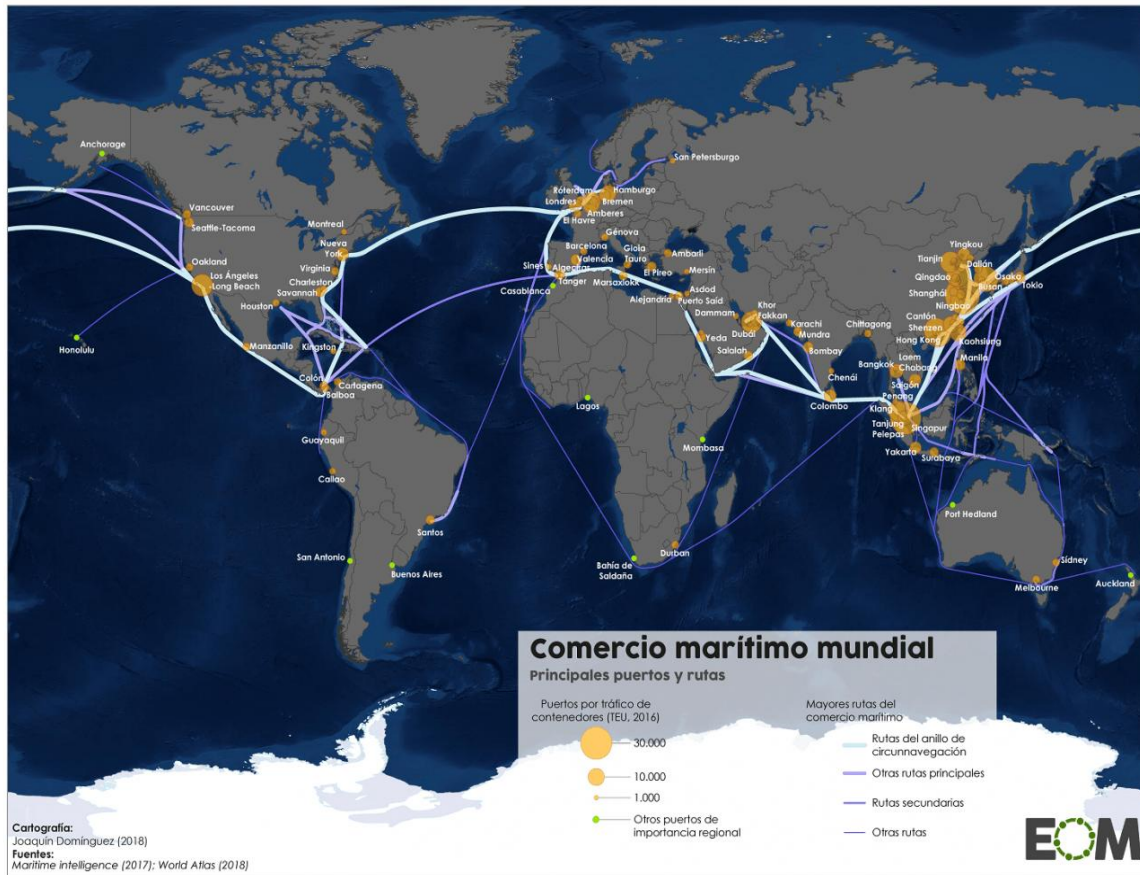
III. Cooperación hemisférica y gobernanza compartida

A natureza transnacional dos corredores interoceânicos exige uma cooperação internacional robusta. Organismos como a Comissão Interamericana de Portos, a Organização Marítima Internacional e mecanismos como o Acordo de Cartagena sobre cooperação regional em segurança marítima são pilares essenciais dessa governança.

Uma governança eficaz deve incluir:

- Mecanismos de alerta precoce e monitoramento conjunto.
- Protocolos de interoperabilidade e busca e resgate (SAR).
- Plataformas digitais de coordenação e controle marítimo (como LRIT e AIS).
- Fortalecimento das capacidades nacionais e regionais por meio de assistência técnica e treinamento conjunto.

Além disso, a modernização dos corredores deve estar em conformidade com os marcos regulatórios internacionais, como a UNCLOS (1982), o Código ISPS e o Código de Proteção de Infraestrutura Crítica. Essas normas estabelecem obrigações relativas à vigilância, à gestão ambiental e à proteção contra atos ilícitos, que devem ser adaptadas aos contextos regionais.



IV. O futuro dos corredores interoceânicos na Agenda 2030

A Agenda 2030 das Nações Unidas destaca a importância de infraestruturas resilientes (ODS 9), cidades e comunidades sustentáveis (ODS 11) e vida submarina (ODS 14). Os corredores interoceânicos devem evoluir para ferramentas de integração sustentável. Isso requer:

- Incorporar critérios de sustentabilidade no projeto e operação de portos e rotas interoceânicas.
- Promover a redução da pegada de carbono do transporte marítimo e terrestre.
- Proteger ecossistemas costeiros e marinhos estratégicos
- Garantir a participação das comunidades locais nos processos de planejamento.

Uma integração bem-sucedida desses corredores no modelo de desenvolvimento hemisférico exige reconhecê-los como bens estratégicos compartilhados, onde segurança, prosperidade e sustentabilidade se entrelaçam.

Conclusão:

As rotas interoceânicas do século XXI representam tanto artérias vitais para o comércio global quanto cenários cruciais para a segurança e a cooperação internacional. No contexto hemisférico das Américas, garantir seu funcionamento exige abordagens colaborativas, investimentos sustentáveis e marcos jurídicos robustos. Os corredores não são meras rotas; são nós nevrálgicos de soberania, integração e oportunidade. Seu futuro dependerá da capacidade coletiva dos Estados do hemisfério de protegê-los, modernizá-los e gerenciá-los como ativos estratégicos comuns do século XXI.

5.6 Tráfico de drogas no entorno marítimo hemisférico. Riscos e oportunidades no Século XXI

Contribuições del Grupo de Especialistas da CICAD sobre o Narcotráfico Marítimo

O Grupo de Peritos em Tráfico Marítimo de Drogas da Comissão Interamericana para o Controle do Abuso de Drogas (CICAD) da Organização dos Estados Americanos (OEA) reuniu-se de 10 a 12 de setembro de 2024, em Porto Espanha, Trinidad e Tobago, sob a presidência da Guarda Costeira de Trinidad e Tobago. No referido encontro, os Estados-membros da OEA, representados por 60 especialistas de agências nacionais responsáveis pelo combate ao tráfico de drogas por via marítima, fluvial e portuária, contribuíram para o desenvolvimento do capítulo sobre Tráfico Marítimo de Drogas, destinado à inclusão no Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima no Hemisfério da Junta Interamericana de Defesa (JID).

As contribuições foram organizadas em seis eixos temáticos principais considerados prioritários nos esforços contra o tráfico marítimo de drogas: a) embarcações utilizadas para o tráfico marítimo de drogas na região; b) novos mercados e rotas; c) inovações no uso da tecnologia para combater o tráfico marítimo de drogas; d) marcos jurídicos e coordenação jurídico-operacional; e) métodos de interdição; e f) cooperação internacional para a redução do tráfico marítimo de drogas. Cada eixo inclui uma visão geral das tendências e da situação atual, seguida das boas práticas identificadas pelo Grupo de Especialistas.

1. EMBARCAÇÕES

Panorama regional:

O tráfico marítimo de drogas é realizado utilizando uma grande variedade de embarcações, dependendo da região, da distância a ser percorrida, da quantidade e do tipo de carga transportada pelas organizações criminosas (OC), entre outros fatores. Os tipos de embarcações predominantemente utilizados pelas organizações criminosas incluem:

- Embarcações do tipo “go-fast”: Estas são o tipo de embarcação mais frequentemente identificado em casos de tráfico de drogas relatados. Estas embarcações podem transportar entre 500 quilos e 2 toneladas de carga, com tripulações de 3 a 4 pessoas. São projetadas para velocidade e viagens de curta e média distância, que as torna especialmente adequadas para trânsito no Caribe e para operações de transbordo entre embarcações. Geralmente são construídas em fibra de vidro, o que reduz custos e facilita reparos e modificações estruturais

destinadas a ocultar drogas ilícitas (como compartimentos falsos). Para evitar a detecção aérea, costumam ser pintadas em tons de azul claro ou cinza, camuflando-se com a superfície do mar.

- Embarcações semissubmersíveis autopropulsadas (SPSS): Essas embarcações passaram por avanços tecnológicos significativos. Sua construção geralmente é ilícita e terceirizada por organizações criminosas a construtoras terceirizadas. Elas evoluíram de projetos rudimentares para plataformas autopropulsadas de baixo perfil e alta tecnologia, capazes de percorrer distâncias cada vez maiores (foram identificadas SPSS capazes de viajar da Colômbia à Austrália sem reabastecimento). Há também uma tendência crescente em sua adaptação para operações não tripuladas, por meio do uso de inteligência artificial e sistemas avançados de recepção de sinais para controle remoto. As SPSS constituem o segundo tipo de embarcação mais frequentemente identificado em casos de tráfico marítimo de drogas, especialmente na rota do Pacífico, com capacidade de carga de até 7 toneladas, embora as organizações muitas vezes priorizem a eficiência em detrimento da capacidade máxima. Um desenvolvimento recente é a detecção de SPSS com carga mista, transportando mais de um tipo de droga, comumente cocaína e maconha sintética.

- Navios de carga: Utilizados principalmente para o transporte de grandes volumes de drogas escondidas em contêineres, os traficantes aproveitam o alto volume de comércio nos principais portos. Alguns países, particularmente aqueles com grande atividade portuária, como Chile, Panamá, Peru e República Dominicana, identificaram que até 80% das drogas apreendidas são transportadas por meio desse tipo de embarcação. Os métodos de contaminação dos contêineres incluem o “rip-on/rip-off”, compartimentos falsos e contêineres refrigerados, entre outros.

- Embarcações de pesca: Essas embarcações ocultam atividades ilícitas sob o disfarce de operações de pesca legítimas. Normalmente, transportam pequenas quantidades de drogas integradas a cargas legais, dificultando a detecção, e atuam principalmente como intermediárias para apoiar o transporte de remessas iniciadas por outros meios. Também desempenham funções logísticas, como o fornecimento de combustível, peças de reposição e alimentos para outras embarcações envolvidas, servem como plataformas de vigilância para alertar outras sobre a presença das autoridades durante operações de combate à poluição e atuam como isca, transportando cargas mínimas para distrair as autoridades.

- Embarcações de recreio: Esta categoria inclui iates, veleiros, catamarãs, jet skis e outras embarcações destinadas ao lazer. Embora normalmente percorram curtas distâncias, existem casos de embarcações de recreio capazes de realizar viagens de longa distância, ligando as Américas à Europa.

Boas práticas identificadas:

- Desenvolver marcos regulatórios específicos para embarcações semissubmersíveis: Alguns Estados-Membros adotaram legislação direcionada especificamente à construção e ao uso ilícito de embarcações semissubmersíveis para o tráfico de drogas. Essas regulamentações permitem investigar, deter e processar construtores terceirizados, interrompendo assim a cadeia criminosa.

- Investir ou promover parcerias para adquirir tecnologia para detecção de SPSS: Identificar SPSS em operação é particularmente complexo devido à sua sofisticação tecnológica. Portanto, é essencial investir em equipamentos avançados para detectá-las desde a fase de construção ou estabelecer parcerias com organizações ou países que possuam tais capacidades. Considerando que as SPSS podem ser construídas em áreas distantes da costa e posteriormente transportados para pontos de lançamento, e que existe uma ligação entre pistas de pouso clandestinas e locais de construção de SPSS, as patrulhas aéreas com sensores térmicos têm se mostrado eficazes.

- Reforçar os protocolos de inspeção de contêineres: A implementação de protocolos de inspeção rigorosos reduz significativamente o risco de tráfico de drogas por meio de navios de carga. Isso inclui o uso de tecnologias avançadas de escaneamento, inspeções aleatórias de contêineres tradicionalmente considerados de baixo risco e estreita coordenação entre as autoridades alfandegárias, portuárias e policiais. O treinamento de pessoal para identificar técnicas de ocultação aumenta as capacidades de detecção.

- Promover o registro e a regularização de embarcações de pesca: Programas voltados para o registro e a regularização de embarcações de pesca, em coordenação com outras agências governamentais e em conformidade com as regulamentações nacionais, especialmente em regiões costeiras com alta incidência de tráfico de drogas, têm apresentado resultados positivos. Estas iniciativas melhoram o conhecimento da situação por parte das autoridades e facilitam a detecção de atividades suspeitas, como mudanças frequentes de nome.

2. NOVAS ROTAS E MERCADOS

Panorama Regional:

O tráfico ilícito de drogas é um fenômeno dinâmico e em constante adaptação. Nos últimos anos, mudanças significativas foram registradas nas rotas utilizadas por organizações criminosas (OCs), impulsionadas principalmente pela evolução dos padrões de consumo em nível global. O aumento do consumo de cocaína e drogas sintéticas na Europa, Ásia, Oceania e América do Sul levou as OCs a diversificarem e ajustarem suas rotas de tráfico, expandindo sua presença em novos mercados sem abandonar os fluxos tradicionais para os Estados Unidos.

Enquanto a produção de cocaína está atualmente em níveis recordes em países como Colômbia, Equador, Peru e Bolívia, o crescimento contínuo do consumo de drogas sintéticas — incluindo a maconha sintética, comumente conhecida como *creepy* — obrigou os traficantes a utilizarem as mesmas rotas para diferentes tipos de substâncias, incorporando cargas mistas em embarcações e aumentando o tráfico de precursores químicos.

Foram identificadas duas importantes rotas de tráfico com origem na Colômbia e na região andina:

- 1) Uma rota através do Oceano Pacífico, com destino aos Estados Unidos e à Europa (via México, América Central e Canal do Panamá), bem como à América do Sul e Oceania;
- 2) Uma rota da costa atlântica, através do Caribe, com conexões para a Europa, Miami e África. Cada vez mais, as organizações criminosas têm recorrido ao uso de rios não apenas para o tráfico de drogas, mas também para a movimentação de aeronaves posteriormente utilizadas no tráfico ilícito. Nesse sentido, a Hidrovia Paraná-Paraguai é de particular importância, pois conecta diretamente portos localizados em ou perto de países produtores, passando pelo Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina até o Oceano Atlântico, proporcionando assim uma rota direta para a Europa.

Além disso, operações de transbordo em alto-mar não são incomuns, explorando áreas cinzas da legislação e a baixa visibilidade para contaminar navios de carga ou transferir substâncias ilícitas de semissubmersíveis para outros tipos de embarcações.

O uso de portos de terceiros países como pontos intermediários para o transporte de drogas em contêineres tornou-se uma estratégia recorrente, visando reduzir o risco de

inspeção nos portos de destino, onde as remessas originárias diretamente dos países produtores são normalmente submetidas a controles mais rigorosos. Da mesma forma, remessas que tradicionalmente partiam diretamente da América do Sul para a Europa estão sendo cada vez mais redirecionadas pela África Ocidental, aproveitando-se de fragilidades institucionais e buscando evitar a detecção.

Outra tendência emergente é o uso de territórios caribenhos administrados por países europeus, como Martinica e Guadalupe, como pontos de entrada para o continente europeu. Nesses casos, as autoridades detectaram a entrada marítima de drogas nessas ilhas para posterior transporte aéreo até a Europa continental, aproveitando-se da alta conectividade aérea e comercial.

Organizações criminosas também exploram fenômenos sociais e políticos para ampliar suas operações, como a crise migratória venezuelana — utilizando migrantes para transportar drogas por terra até os pontos de embarque — e a instabilidade política no Haiti.

Boas práticas identificadas:

- Partilha de informações entre agências: O estabelecimento de mecanismos eficazes e oportunos de compartilhamento de informações entre países e agências governamentais relevantes (por exemplo, imigração, polícia e forças navais) é essencial para se manter atualizado sobre as tendências, rotas e táticas empregadas por organizações criminosas, otimizando a alocação de recursos humanos e materiais.

- Desdobramento de recursos em novas rotas: Dada a constante adaptação das rotas pelos traficantes, é crucial ajustar o desdobramento de capacidades operacionais não só nas costas e portos, mas também nos rios, prestando especial atenção às embarcações destinadas a países terceiros identificados como elos nas rotas para os mercados finais.

- Condução de interdições e operações conjuntas em alto-mar: Em conformidade com o direito marítimo internacional e em coordenação com as partes interessadas relevantes, recomenda-se a realização de operações conjuntas até 600 milhas náuticas da costa, especialmente em áreas onde foram identificadas atividades ilícitas de transbordo.

- Evitar a dependência exclusiva da origem da carga para inspeções: Dado o uso crescente de portos de terceiros países para ocultar a verdadeira origem das remessas, as autoridades

alfandegárias e de controle devem adotar abordagens de inspeção baseadas em análises de risco multidimensionais, incorporando múltiplos indicadores.

- Fortalecer da colaboração com a indústria naval comercial: O diálogo estruturado com o setor privado, em particular com o setor de transporte marítimo, permite identificar de desafios comuns e boas práticas em segurança de carga. A exploração de acordos formais e programas de auditoria ou empresas de confiança contribui para a redução da vulnerabilidade das cadeias logísticas.

- Ampliar a cooperação com países emergentes como novos mercados: O fortalecimento de alianças com países que se consolidam como mercados emergentes de drogas ilícitas é fundamental para antecipar ameaças, por meio da troca de informações, boas práticas e desenvolvimento de capacidades conjuntas.

3. INOVAÇÕES NO USO DA TECNOLOGIA

Panorama regional:

A tecnologia desempenha atualmente um papel central tanto no tráfico marítimo de drogas quanto nas estratégias implementadas pelos Estados-membros da Organização dos Estados Americanos (OEA) para combatê-lo. As organizações criminosas (OCs) aumentaram significativamente o uso de embarcações não tripuladas e de alta tecnologia para o transporte de drogas, incorporando sistemas de posicionamento global (GPS) de longo alcance, receptores de sinal mais potentes e plataformas de controle remoto que lhes permitem operar embarcações semissubmersíveis autopropulsadas (SPSS) a longas distâncias.

Da mesma forma, as organizações criminosas estão utilizando cada vez mais inteligência artificial para planejar rotas que evitem áreas de patrulhamento regular ou prováveis operações de interdição por parte das autoridades. Paralelamente, tem havido um uso cada vez mais sofisticado de técnicas para manipular os Sistemas de Identificação Automática (AIS), o que dificulta a detecção, o acompanhamento e a responsabilização das embarcações envolvidas em atividades ilícitas.

Boas práticas identificadas:

- Promover treinamento em cibersegurança: A implementação de programas de treinamento especializado em cibersegurança para o pessoal de segurança marítima melhora a compreensão dessas ameaças associadas ao uso de tecnologias avançadas por organizações

criminosas. Este tipo de treinamento contribui para a identificação de sistemas AIS manipulados ou comprometidos, bem como para a detecção de tentativas de intrusão ou sabotagem tecnológica.

- Implementar o uso de aeronaves não tripuladas em rotas de narcotráfico: Considerando as limitações de recursos e os altos custos associados ao patrulhamento aéreo convencional, especialmente em países caribenhos com extensas áreas marítimas, o uso de drones é uma alternativa eficaz para a vigilância marítima. Experiências de cooperação conjunta utilizando drones de longo alcance, como o Q9, demonstraram resultados positivos em alguns países do Caribe.

- Criar equipes de ciência de dados para o combate ao narcotráfico: O investimento em recursos humanos especializados para a organização, análise e interpretação de grandes volumes de dados de inteligência marítima tem demonstrado impactos positivos na detecção de atividades ilícitas. A análise de dados de navegação permite a identificação de comportamentos anômalos de embarcações, como desvios repentinos de rota, paradas prolongadas em áreas de transbordo de alto risco ou variações incomuns de velocidade.

- Investir em ferramentas tecnológicas para inspeção de contêineres: A incorporação de tecnologias de escaneamento não intrusivas, dispositivos de detecção química e sistemas avançados de vigilância fortalece substancialmente as capacidades das autoridades portuárias e marítimas de identificar cargas ilícitas com maior rapidez e precisão. A utilização de sensores térmicos, sonar e outros equipamentos especializados, adaptados aos desafios do tráfico marítimo de drogas, é particularmente relevante. Nesta área, a cooperação com organizações internacionais e países com maiores capacidades tecnológicas pode facilitar o acesso a esses recursos.

- Evitar a dependência exclusiva da automação ou da inteligência artificial: Embora as tecnologias de automação e a inteligência artificial possam aumentar significativamente as capacidades das agências encarregadas pela segurança marítima, é essencial manter uma abordagem equilibrada que integre o julgamento humano com as soluções tecnológicas. A dependência excessiva de sistemas automatizados pode criar vulnerabilidades, especialmente se as organizações criminosas explorarem lacunas técnicas ou se os sistemas não conseguirem captar comportamentos humanos complexos indicativos de atividades ilícitas.

4. MARCOS JURÍDICOS E COORDENAÇÃO JURÍDICO-OPERACIONAL

Panorama regional:

Um dos principais desafios enfrentados pelos Estados-membros da Organização dos Estados Americanos (OEA) no combate ao narcotráfico marítimo reside na coordenação eficaz com o setor judicial, situação agravada por interpretações divergentes de tratados e convênios marítimos internacionais. Essas diferenças podem dificultar a cooperação tanto entre países quanto entre agências dentro do mesmo Estado, levando a respostas fragmentadas ao crime organizado.

Além disso, a existência de procedimentos judiciais pouco claros ou praticamente inaplicáveis em relação à gestão de embarcações interceptadas ou detidos — aliada a deficiências na preservação da cadeia de custódia, na coleta de provas e na proteção do local do crime — enfraquece significativamente os esforços de interdição marítima. Essas vulnerabilidades institucionais são exploradas por organizações criminosas (OCs) para maximizar a eficiência de suas operações.

Por exemplo, quando a legislação nacional exige que uma unidade de patrulha retorne ao porto imediatamente após a apreensão de qualquer quantidade de drogas, as organizações criminosas podem optar deliberadamente por sacrificar pequenas cargas, criando um vácuo temporário de presença estatal que facilita operações subseqüentes na mesma área.

Da mesma forma, observou-se que organizações criminosas registram suas embarcações sob bandeiras que impõem maiores obstáculos processuais às autoridades estrangeiras que realizam abordagens e interdições, dificultando a aplicação eficaz da lei. Enfrentar esses desafios exige uma abordagem abrangente que fortaleça os marcos regulatórios e promova uma cultura sustentada de cooperação e compartilhamento de informações entre todas as partes interessadas.

Boas práticas identificadas:

- Promover a criação ou adaptação de marcos processuais para interdição: É essencial dispor de procedimentos realistas e operacionalmente viáveis para dispor os detidos à justiça, em consonância com as necessidades operacionais. Nesse sentido, destacou-se a utilização de audiências virtuais para indivíduos detidos em operações realizadas longe da costa.
- Estabelecer mecanismos claros de cooperação com o sistema judicial e outras agências competentes: A criação ou atualização da legislação de inteligência que define os

procedimentos e canais de troca de informações entre as forças navais, os Ministérios Públicos e outras agências envolvidas é fundamental para garantir investigações e processos judiciais eficazes.

- Fortalecer a capacitação do pessoal em marcos legais e gestão de evidências: O desenvolvimento de capacidades em matéria legal e preservação de evidências ajuda a prevenir erros processuais que possam comprometer o andamento dos processos. A formação multinacional também contribui para evitar o tratamento inadequado de provas em operações conjuntas.

- Realizar exercícios comparativos de direito marítimo: A análise comparativa das leis e regulamentos de interdição marítima entre países permite identificar lacunas, boas práticas e oportunidades de harmonização regulamentar, particularmente no que diz respeito à jurisdição, poderes de abordagem e coordenação interagencial. Esses exercícios podem ser desenvolvidos no âmbito de iniciativas regionais, como o Grupo de Peritos em Tráfico Marítimo de Drogas.

- Promover legislação inovadora voltada para práticas indicativas de tráfico de drogas: O desenvolvimento de regulamentações que penalizem condutas como a manipulação, desativação ou suplantação (**spoofing**) dos sistemas de identificação automática (AIS) gera um espaço jurídico que possibilita a investigação e a abordagem de embarcações suspeitas.

- Promover a recuperação de ativos em casos de interdição: Além das apreensões e prisões por drogas, é estratégico avançar na apreensão de outros ativos ligados a organizações criminosas, como embarcações, recursos financeiros e armas, fortalecendo assim a investigação de estruturas criminosas.

5. MÉTODOS DE INTERDIÇÃO E OPERAÇÕES

Panorama regional:

As operações de interdição são uma função essencial das agências de segurança marítima. No entanto, à medida que o tráfico de drogas por via marítima, fluvial e portuária se torna mais sofisticado — impulsionado por mercados altamente lucrativos e rápidos avanços tecnológicos — os métodos tradicionais de interdição enfrentam dificuldades crescentes para responder com a mesma agilidade operacional demonstrada pelas organizações criminosas

(OC). Essas organizações exploram vulnerabilidades institucionais, brechas legais e instabilidade política em certas regiões para aumentar a eficiência de suas atividades.

A isso somam-se as altas margens de lucro associadas ao tráfico de drogas dificultam o desmantelamento de organizações criminosas apenas por meio da interdição. Por exemplo, um quilograma de cocaína, com valor aproximado de US\$2.000 na Colômbia, pode alcançar preços de até US\$265.000 na Austrália. Desmantelar as bases financeiras dessas organizações exigiria a interceptação de percentuais extremamente altos do fluxo total de drogas, um patamar praticamente inatingível com os recursos atualmente disponíveis.

Ademais, as organizações criminosas têm demonstrado crescente criatividade em seus métodos de ocultação e transporte. Casos recentes demonstram o uso de embarcações não convencionais, como navios de transporte de gado, além dos tradicionais contêineres. Da mesma forma, sabendo que uma interceptação suspeita no mar pode ser detectada por meio de análises de inteligência marítima, os traficantes desenvolveram técnicas para contaminar navios de carga sem a necessidade de detê-los. Soma-se a isso a expansão do tráfico de opioides sintéticos, que exige capacidades especializadas de detecção e manuseio por parte das forças de segurança marítima.

Boas práticas identificadas:

- Ampliar a cooperação por meio do compartilhamento de informações e operações conjuntas:

Os mecanismos de cooperação bilateral e multilateral existentes, como campanhas conjuntas de interdição e plataformas de compartilhamento de informações, demonstraram impactos positivos nos resultados operacionais. Iniciativas como a Operação ORION e as trocas de informações por meio de mecanismos como o MAOC-N são exemplos relevantes. O estabelecimento de pontos focais permanentes dentro das forças navais permite uma resposta oportuna às necessidades de compartilhamento de informações.

- Criar equipes ou forças-tarefa interinstitucionais especializadas focadas no narcotráfico marítimo: A conformação de estruturas multiagências facilita o planejamento e a execução de

operações dentro de estruturas regulatórias comuns e funcionais entre as agências e pode ser o primeiro passo para parcerias interinstitucionais de longo prazo.

- Prestar atenção às embarcações que permanecem em áreas próximas a limites jurisdicionais: Organizações criminosas frequentemente exploram as complexidades legais associadas à interdição em alto-mar, permanecendo próximas a áreas jurisdicionais para realizar operações ilícitas de transbordo.

- Mantenha-se atualizado sobre os regimes de registro de embarcações e regulamentos de abordagem em terceiros países: Organizações criminosas tendem a registrar suas embarcações sob bandeiras com procedimentos simplificados ou níveis de controle mais baixos, bem como em jurisdições que impõem maiores restrições à abordagem por autoridades estrangeiras. O conhecimento destes marcos permite um melhor planejamento operacional.

- Manter-se atualizado sobre as tendências criminais relacionadas: Organizações criminosas frequentemente diversificam suas atividades, utilizando suas estruturas de narcotráfico para cometer outros crimes, como tráfico de armas, tráfico de pessoas ou contrabando. O conhecimento dessas tendências permite atacar as redes criminosas a partir de uma perspectiva mais ampla.

- Oferecer capacitação especializada no manuseio de drogas químicas e precursores: O aumento do tráfico de drogas sintéticas exige que o pessoal de segurança marítima tenha treinamento específico na identificação e manuseio seguro de substâncias químicas e precursores, fortalecendo a segurança operacional e a eficácia das interdições.

6. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA COMBATER O TRÁFICO DE DROGAS NO MAR

Panorama regional:

A cooperação internacional e regional é amplamente reconhecida como um pilar fundamental para o combate eficaz ao tráfico de drogas marítimo, dada a natureza transnacional das redes criminosas que operam em entornos marítimos e fluviais. Iniciativas multilaterais têm demonstrado um impacto significativo, fortalecendo as capacidades nacionais, reduzindo lacunas institucionais e aprimorando a coordenação operacional entre os Estados.

Esse foco cooperativo é apoiado por diversas estruturas promovidas por organismos internacionais, como a Comissão Interamericana para o Controle do Abuso de Drogas (CICAD) da Organização dos Estados Americanos (OEA) e o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC), que promovem o compartilhamento de informações, a realização de operações conjuntas e o desenvolvimento de capacidades.

Experiências recentes de operações coordenadas entre múltiplos países, como a Operação ORION e a Iniciativa da Bacia do Caribe (CBI), evidenciam que as iniciativas nacionais são mais eficazes quando integradas a esquemas de ação coletiva. Por meio de mecanismos de comunicação contínuos, protocolos operacionais compartilhados e informações atualizadas, os Estados estão mais bem posicionados para responder às táticas em constante mudança das organizações criminosas.

Boas práticas identificadas:

- Incrementar a realização de operações conjuntas: A organização regular de operações multinacionais, como a Operação ORION, maximiza o impacto nas rotas de tráfico, concentrando recursos, capacidades e inteligência.
- Conhecer e utilizar os mecanismos regionais de cooperação existentes: O aproveitamento de plataformas como a CICAD, o *Regional Security System (RSS)*, o *Maritime Analysis and Operations Centre-Narcotics (MAOC-N)* e o *Seaport Cooperation Project (SEACOP)* fortalece as capacidades nacionais e reduz a duplicação de esforços.
- Estabelecer redes de pontos focais para o compartilhamento de informação: A designação de pontos de contato dentro das forças navais e agências de segurança facilita a troca oportuna de inteligência e agiliza as respostas a situações urgentes.
- Celebrar acordos bilaterais e multilaterais: A formalização de acordos de cooperação permite definir protocolos claros para a gestão de espaços compartilhados, o uso conjunto de tecnologias de vigilância e a realização de operações coordenadas.
- Fortalecer os programas de capacitação e desenvolvimento de capacidades: Iniciativas conjuntas de formação e a troca de experiências contribuem para melhorar a interoperabilidade e a eficácia das respostas ao narcotráfico marítimo.
- Avançar na harmonização dos marcos legais para operações transfronteiriças: A convergência regulatória na interdição marítima reduz as lacunas legais e facilita as

autorizações rápidas para abordagens e inspeções, limitando a capacidade das organizações criminosas de explorar as diferenças legislativas.

7. CONCLUSÃO

As discussões realizadas no marco do Grupo de Especialistas sobre Narcotráfico Marítimo da OEA refletem um compromisso comum entre os Estados-membros em enfrentar, de forma coordenada, os crescentes desafios do tráfico de drogas nos entornos marítimo e fluvial. Ao abordar aspectos-chave como os tipos de embarcações utilizadas, as rotas emergentes, a incorporação de tecnologias inovadoras, os marcos legais, os métodos de interdição e a cooperação internacional, o Grupo contribuiu para uma compreensão integral do fenômeno.

As boas práticas identificadas constituem valiosos subsídios para a elaboração de políticas públicas e estratégias operacionais destinadas a fortalecer a segurança marítima hemisférica. Neste contexto, o Guia de Boas Práticas em Segurança Marítima no Hemisfério, elaborado pela Junta Interamericana de Defesa, se beneficiará dessas contribuições, que apoiarão os Estados em seus esforços para avançar rumo a um hemisfério mais seguro, cooperativo e resiliente.

Glossário de Termos Comuns em Segurança Marítima Hemisférica

A

Administração Marítima³⁴: A administração marítima refere-se ao conjunto de políticas, estratégias e ações geridas por entidades estatais ou privadas para regular e supervisionar as atividades marítimas, incluindo a segurança, o comércio, a proteção do entorno marinho e a exploração sustentável dos recursos marítimos. Este conceito abrange também a implementação de regulamentos internacionais e a coordenação entre os atores envolvidos no âmbito marítimo.

Ameaça^{35 36 37 38}: Uma ameaça é definida como uma ação ou evento perpetrado por um potencial adversário que é percebido como tendo a intenção subsequente de lançar um ataque visando prejudicar os próprios interesses ou impedir a obtenção e/ou manutenção de objetivos planejados. Para ser considerada como tal, deve-se advertir que é gerada por outro Estado ou de atores não estatais e que o Estado possui a capacidade de executá-la.

Ameaças assimétricas³⁹: Essas são ameaças geradas por meios desiguais ou não convencionais e caracterizam-se pela sua imprevisibilidade, que buscam neutralizar os pontos fortes do adversário, explorando simultaneamente as suas vulnerabilidades com efeitos desproporcionais. Estas são utilizadas por um ator estatal ou não estatal que, mesmo que potencialmente inferior, pode infligir grave dano.

Ameaça Cibernética^{40 41 42}: Também conhecida como ameaça cibernética, trata-se de uma atividade realizada no ciberespaço por um ator humano ou não humano que representa algum grau de perigo para os seguintes pilares: confidencialidade, disponibilidade, integridade e legislação. Desenvolve-se como uma potencial fonte de prejuízo, externo ou interno. O resultado é o potencial para um ataque que pode causar danos consideráveis às infraestruturas tecnológicas de um país ou de seus habitantes.

Ameaça Convencional: Refere-se a qualquer desafio ou risco à segurança proveniente de forças armadas tradicionais ou estatais que utilizam métodos, estratégias e tecnologias bélicas reconhecidas e regulamentadas pelo direito internacional.

Amenazas híbridas^{43 44}: São uma combinação de instrumentos convencionais e assimétricos voltados para a desestabilização de um adversário. Combinam atividades geradas por meios políticos, econômicos, militares, civis e de informação.

³⁴ Bacon, F. (2018). El Estado como componente fundamental da Administración Marítima. CESNAV.

³⁵ Ministério de Defesa. (2010). Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010 (p. 130).

³⁶ Ojeda Bennett, C. (2013). Amenazas multidimensionales: Una realidad en Suramérica (p. 44). Santiago: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

³⁷ Ministerio de Defensa Nacional. (2004). Libro Blanco de Defensa de Bolivia (p. 45).

³⁸ Ballesteros Martín, M. Á. (2016). En busca de una Estrategia de Seguridad Nacional (p. 17). España: Instituto Español de Estudios Estratégicos, Ministerio de Defensa.

³⁹ Molina Jhonson, C., & Navarro Mesa, M. (2012). La conducción de la defensa nacional: historia, presente y futuro (p. 133). Santiago: Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

⁴⁰ Temas institucionales. 2014. Revista INADE. Quito. Instituto Nacional de Defensa Ecuador

⁴¹ DÍAZ RUÍZ, Joaquín. 2016. Ciberamenazas: ¿el terrorismo del futuro? España. Instituto Español de Estudios Estratégicos

⁴² BARRÍA HUIDOBRO, Cristian. 2019. La dimensión del ciberespacio: una propuesta de ciberseguridad. Santiago. Academia de Estudios Políticos y Estratégicos. Cuaderno de trabajo N°1-2019. p. 7

⁴³ Instituto de Ciberseguridad. (2021). Glosario de términos de ciberseguridad: Una guía de aproximación para el empresario (p. 14). España.

⁴⁴ Colom Piella, G. (2019). La amenaza híbrida: mitos, leyendas y realidades. España: Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Ameaça marítima⁴⁵: Uma ameaça marítima refere-se a qualquer situação, atividade ou fator que comprometa a segurança, estabilidade ou funcionamento do entorno marítimo.

Ameaças multidimensionais^{46 47} São de natureza diversa e abrangem desde a guerra tradicional até outras formas de ação, incluindo tráfico de drogas, crime organizado, tráfico de pessoas e armas, terrorismo e corrupção. Suas características distintivas são: não reconhecem fronteiras, operam com um alto grau de associatividade e complementaridade e geram um efeito multiplicador na sensação de insegurança da população, afetando, assim, cada país de maneira diferente. Além de suas origens, seus efeitos e as formas de combatê-las é o que as fazem distintivas.

Autoridade Marítima⁴⁸: A autoridade marítima é o organismo estatal responsável por regulamentar, supervisionar e garantir o cumprimento das normas relativas às atividades marítimas dentro de sua jurisdição. Isto inclui a segurança da navegação, a proteção do meio marinho, a implementação de convênios internacionais e a administração dos recursos marinhos.

B

Bem^{49 50}: Um bem é qualquer coisa que satisfaça, direta ou indiretamente, os desejos ou necessidades dos seres humanos. Os bens podem ser comercializáveis ou não comercializáveis, complementares ou substitutos, de consumo, duráveis ou não duráveis, de capital, privados ou públicos, e de qualidade padrão ou inferior.

Bem comum⁵¹: Trata-se de um fim abstrato, que considera a satisfação das condições de ordem espiritual e material que a sociedade ou o grupo de pessoas que compõem um Estado decidiram que satisfazem suas ambições pessoais e sociais.

Bem social^{52 53}: Os bens sociais são aqueles concebidos para satisfazer necessidades de ordem social e, assim, melhorar o bem-estar da população. Seu principal objetivo é satisfazer necessidades individuais ou coletivas, e podem ser gerados por empresas ou pelo próprio Estado. Por sua vez, satisfazem as necessidades da própria estrutura política e econômica predominante em cada país. Destaca-se como um bem social puro, caracterizado pelo fato de não haver rivalidade em seu consumo e de ninguém o consumir em detrimento de outros.

Bem público^{54 55}: Um bem público é aquele que pertence à população e não a um indivíduo em particular. Caracteriza-se por ser não rival, ou seja, se uma pessoa o usufrui, a quantidade

⁴⁵ Gómez, F. I. (2023). Hacia una definición de seguridad marítima. Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad. Recuperado de <http://www.uajournals.com/ojs/index.php/cisdejournal/article/view/1281>

⁴⁶ Banegas Alfaro, A. (2017). ¿Existen estrategias para combatir las amenazas multidimensionales en la región? Revista Política y Estrategia, (129), 89-120.

⁴⁷ Organización de los Estados Americanos. (2003). Declaración sobre seguridad en las Américas. Ciudad de México: Conferencia Especial sobre Seguridad.

⁴⁸ Valdez, E. O. (2019). Aplicación de los Instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI) por la Autoridad Marítima Mexicana. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval.

⁴⁹ Red Cultural Del Banco De La República En Colombia. s. f. Bienes. Banrepcultural [en línea]

⁵⁰ MOCHÓN MORCILLO, Francisco y BEKER, Victor Alverto. 2008. Economía, Principios y Aplicaciones. Cuarta edición. Argentina.

⁵¹ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 133.

⁵² CASTRO JIMÉNEZ, Daniel. 2012. Bienes sociales: ¿precios, primas o subsidios? Tres formas ineficientes de proveerlos y/o valorarlos. Colombia. Universidad Santo Tomás. Criterio Libre, 10(17), 89-106.

⁵³ Bienes sociales. s.f. Enciclopedia. [en línea]. En: Economipedia.

⁵⁴ Bienes. s.f. Enciclopedia. [en línea]. En: Banrepcultural.

⁵⁵ PARODI, Carlos. 2022. ¿Qué es un bien público? Economía para todos. [en línea]. En: Gestión

disponível para outra não diminui. Como consequência dessas duas características, um bem público não pode ser vendido. Ninguém estaria disposto a pagar por ele, pois continuariam a se beneficiar dele. Sua gestão geralmente é de responsabilidade do Estado

C

Capacidades militares⁵⁶: As capacidades militares são definidas como o conjunto de fatores, sejam eles materiais, humanos, doutrinários, organizacionais, entre outros, que, devidamente combinados e harmonizados, permitem às Forças Armadas cumprirem os objetivos associados às missões que lhes são atribuídas.

Cenário^{57 58}: Um cenário consiste na representação, no presente, do comportamento futuro de diferentes eventos ou de um conjunto de circunstâncias. Ele nos permite visualizar como certas decisões afetam elementos específicos em um determinado espaço e dentro de um horizonte temporal definido.

Ciber^{59 60 61}: O âmbito ciber refere-se a todo o espaço em que redes sociais, sistemas e dados como facilitadores ou ferramentas para gerar efeitos reais em objetos físicos. O ciberespaço caracteriza-se como um espaço criado pelo ser humano, com alcance global e a internet como elemento central.

Ciberespaço⁶²: Domínio global dentro do entorno de informação, constituído pela rede interdependente de infraestruturas de sistemas de informação que incluem a Internet, redes de telecomunicações, sistemas informáticos e processadores e controladores integrados.

Cibersegurança^{63 64 65}: A cibersegurança é um conceito abrangente que engloba tudo, ou seja, da ciberdefesa até os ciberataques. É um mecanismo que permite a preservação da confidencialidade, integridade e disponibilidade da informação no ciberespaço. Refere-se ao processo de proteção de informações ou sistemas de informação por meio da prevenção, detecção e resposta a um ou mais ciberataques.

Ciberdefesa^{66 67 68 69 70}: É um ramo da cibersegurança caracterizado por um conjunto de atividades técnicas e táticas destinadas a preservar a segurança dos sistemas e redes de informação de um Estado e de suas instituições. Será o ramo que se concentrará, a partir do

⁵⁶ CARACUEL RAYA, María Angustias. op.cit. p. 3.

⁵⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua española, [versión 23.6 en línea]. <https://dle.rae.es/escenario>. [Consultado el 10 de febrero de 2023].

⁵⁸ Formato glosario de términos, conceptos y siglas. 2019. Colombia. Escuela Superior de Guerra

⁵⁹ BARRÍA HUIDOBRO, Cristian. op.cit. p. 2.

⁶⁰ ARREOLA GARCÍA, Adolfo. 2021. Ciberespacio: ¿el salvaje oeste?. Perú. Centro de estudios estratégicos del ejército del Perú.

⁶¹ PÉREZ MÁRQUEZ, Fernando. 2019. Riesgo cibernético y ciberseguridad. México. Secretaría de hacienda y crédito público. Cuaderno de trabajo N°181. p. 6.

⁶² NATIONAL INSTITUTE OF STANDARDS AND TECHNOLOGY. 2012. NIST *Special Publication (SP) 800-30, Revision 1, Guide for Conducting Risk Assessments*, Appendix B, p. 95.

⁶³ BARRÍA HUIDOBRO, Cristian. op.cit. p. 15.

⁶⁴ PÉREZ MÁRQUEZ, Fernando. op.cit. p. 7.

⁶⁵ JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA. s.f. Ciberdefensa. [en línea].

⁶⁶ Temas institucionales. 2014. op.cit. p. 17.

⁶⁷ BARRÍA HUIDOBRO, Cristian. op.cit. p. 9.

⁶⁸ CASTILLO FUERMAN, Ernesto. 2021. Política sectorial de ciberdefensa: una necesidad impostergable. Lima. Centro de estudios estratégicos del ejército del Perú

⁶⁹ Temas institucionales. 2014. op.cit. p. 17.

⁷⁰ VIANA RODRIGUES, Victor. s. f. NAÇÃO E DEFESA. Portugal. Instituto Da Defesa Nacional. N°133. p. 156.

primeiro momento, em impedir que ameaças cibernéticas explorem uma vulnerabilidade. Requerem um alto nível de especialização e dedicação. É a capacidade militar que permite ações defensivas ou ofensivas contra ameaças ou ataques realizados no e através do ciberespaço, quando estes afetam a segurança nacional, o planejamento estratégico, operacional e tático.

Ciberataque^{71 72 73}: Um ciberataque refere-se a atos de cibercrime, ciberguerra ou ciberterrorismo cujo objetivo é criar maior incerteza no modelo de segurança e controle de uma organização ou nação, ou revelar pontos cegos e ocultos nas implementações de segurança que empresas e nações possuem.

Complexo de Segurança⁷⁴: Um conjunto de unidades cujos principais processos de securitização, dessecuritização ou ambos estão tão inter-relacionados que seus problemas de segurança não podem ser analisados ou resolvidos separadamente de forma razoável.

Condução da Defesa⁷⁵: A condução da defesa é o processo pelo qual são tomadas decisões para dirigir a defesa do país. Esse processo flui por um canal regulamentado e sistemático, baseado em uma determinada estrutura orgânica, desde o Presidente da República até o nível estratégico ou propriamente militar. Devido às suas repercussões, o Chefe de Estado é responsável por sua governança e administração. A condução da defesa se estratifica ainda nos seguintes níveis: Político, Estratégico, Operacional e Tático.

Condução Conjunta: Adjetivo usado para descrever atividades, operações e organizações que envolvem elementos de pelo menos dois ramos das forças armadas.

Comunidade de segurança^{76 77}: Concebida a partir das ideias de *Karl Wolfgang Deutsch*, este conceito é entendido como um estado em que os estados criaram não apenas uma ordem estabelecida, mas também uma paz estável. Portanto, é reconhecido como um conjunto de estados que desenvolveram o hábito da interação pacífica e rejeitaram o uso da força na resolução de disputas com outros membros da mesma comunidade.

Outra acepção coincide com a ideia de um grupo composto por militares e civis, provenientes principalmente de centros acadêmicos e partidos políticos, cujo denominador comum é o conhecimento e a experiência em assuntos de defesa e cujo objetivo é fundir os aspectos do pensamento civil e militar na pesquisa e disseminação de temas gerais relacionados à segurança e defesa nacional.

Conflito: Um conflito é uma situação de oposição ou desacordo entre duas ou mais partes, sejam indivíduos, grupos ou organizações, que surge como resultado de interesses, objetivos, valores ou necessidades incompatíveis. Este termo abrange desde pequenas diferenças até confrontos significativos que podem ter implicações pessoais, sociais ou estruturais.

⁷¹ PÉREZ MÁRQUEZ, Fernando. op. cit. p. 15.

⁷² CANO M, Jeimy J. 2020. Ciberataques. Revista Tecnología y equidad social N°157. Colombia. p. 67-74. ISSN 0120 5919.

⁷³ OROZCO RESTREPO, Gabriel A. 2015. Securitización en tiempos de globalización. Elementos para el análisis en el área andina. Quito. Biblioteca Digital de Vanguardia para la Investigación en Ciencias Sociales.

⁷⁴ BUZAN, B. y WAEVER, O. Regions and Power. The Structure of International Security. Cambridge University Press. Editorial Board. p. 44.

⁷⁵ Ibidem. p. 138 y 139.

⁷⁶ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 136.

⁷⁷ ADLER, Emmanuel. 1998. Security Communities. Cambridge University Press. Editorial Board. ISBN: 0-521-63953 0, p. 3.

Conflito tradicional^{78 79 80}: É com base em questões como território, economia, história e etnia que o aparato militar tradicional, como elemento decisivo, tem a maior ponderação.

Conflito híbrido^{81 82}: Um conflito híbrido é aquele que incorpora operações de informação, subversão, pressão econômica e financeira juntamente com ações militares, com as partes abstendo-se do uso aberto da força armada. Opera combinando intimidação militar (sem recorrer a um ataque convencional) e a exploração de vulnerabilidades, integrando o uso de meios convencionais, irregulares ou intencionalmente ocultos.

Conflito assimétrico^{83 84}: Um conflito assimétrico é um confronto entre atores desiguais, todas as vezes que um dos adversários não possui forças organizadas comparáveis às do oponente. Caracteriza-se também por uma assimetria de estratégias e procedimentos, demonstrando uma disparidade de "poder" ou forças, recursos, tecnologia e número de combatentes, entre outros.

Conflito de zona cinza^{85 86}: No espectro dos conflitos políticos, a zona cinza é um espaço intermediário que separa a competição conduzida segundo as diretrizes tradicionais que regem a política internacional do confronto armado direto. O conflito na zona cinza gira em torno de um objetivo percebido como relevante, ao menos aos olhos do agressor. As estratégias empregadas são multidimensionais e sincronizadas, e sua implementação é gradual, geralmente em busca de objetivos de longo prazo. Predominam as ações que extrapolam os limites da boa-fé e do direito internacional, e sua natureza não permite uma resposta armada.

Conflito de alta intensidade^{87 88}: Guerras ilimitadas com alto nível de uso da força e de recursos, resultando em consequências graves e de longo alcance. Essencialmente, são guerras entre potências que envolvem confrontos armados frequentes (diários). Tais conflitos podem ocorrer entre governos, forças governamentais e insurgentes, ou entre grupos armados não estatais que controlam territórios.

Conflito de média intensidade⁸⁹: Intensidade média significa que se trata de um conflito semelhante às chamadas guerras convencionais, que corresponde ao uso da força em que as consequências e os meios, em seu conjunto, são limitados.

⁷⁸ Albarracín, M. L. G., Castro, C. M., & Chaparro, P. E. (2020). Importancia, definición y conflictos de la autoría en publicaciones científicas. *Revista Bioética*. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/bioet/a/6dH7SGCGLVhvzSqnDfNsJz/>.

⁷⁹ ROTHKEGEL SANTIAGO, Luis. 2019. Evolución del paradigma contemporáneo de la defensa de Chile. Santiago. Centro de investigaciones y estudios estratégicos ANEPE. CUADERNO DE TRABAJO. N°15-2019. p. 2

⁸⁰ MERCADO MALDONADO, Asael, & GONZÁLES MARTÍNEZ, Guillermo. op.cit. p. 218.

⁸¹ QUINTERO CORDERO, Sara. y GONZÁLES MARTÍNEZ, Miguel. 2022. El derecho operacional en las amenazas híbridas de los libros blancos de Perú y Brasil. Santiago. *Revista Política y Estratégica ANEPE*, (139), 39–60. p. 53.

⁸² HERRERA ARGUELLES, Héctor. 2018. La Guerra Híbrida en México. [en línea]. En: 24 Horas.

⁸³ BALLESTEROS MARTÍN, Miguel. Á. s.f. El terrorismo como conflicto asimétrico. VIII Jornadas sobre Geopolítica y Geoestrategia. España. Instituto español de estudios estratégicos, Ministerio de Defensa

⁸⁴ RETANA YARTO, Jorge. 2021. Guerra asimétrica contra el crimen transnacional en México: fracaso binacional. [en línea]. En: *Contralínea*

⁸⁵ La "zona gris" y la seguridad nacional [Infografía]. 2021. Santiago. Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos

⁸⁶ JORDÁN, Javier. "International Competition Below the Threshold of War: Toward a Theory of Grey Zone Conflict." *Journal of Strategic Security* 14, no. 1 (2020): 5. <https://doi.org/10.5038/1944-0472.14.1.1836>

⁸⁷ CALVILLO CISNEROS, J. M. 2022. Los conflictos internacionales como unidad de análisis para el estudio de las relaciones internacionales. España. Asociación Española de Ciencia Política y de la Administración. p. 14.

⁸⁸ DEMOS, Desarrollo de Medios, S.A. de C.V. 2016. La Jornada: La guerra contra el narcotráfico en México, conflicto de alta intensidad, afirma el IISS. [en línea]. En: *La Jornada*

⁸⁹ SOTOMAYOR VELÁSQUEZ, Arturo. 2007. La seguridad internacional: vino viejo en botellas nuevas. *Revista de Ciencia Política*, 27(2), p. 67–88. Chile. p. 73

Conflito de baixa intensidade^{90 91}: Conflito de baixa intensidade, é uma disputa para subjugar o adversário com uso limitado da força, ao longo de um extenso espaço de tempo. É tipicamente associado a confrontos para combater nas denominadas guerras de guerrilha ou movimentos de libertação.

Conflito de quarta geração^{92 93}: Os conflitos ou guerras de quarta geração são um tipo de conflito ou guerra assimétrica em que forças convencionais enfrentam forças não convencionais, resultando no uso de novas tecnologias e interações globalizadas, tornando necessária a inovação em estratégia e preparação militar.

Conflito de quinta geração⁹⁴: Em contrapartida, um conflito ou guerra de quinta geração enfatiza o aspecto tecnológico-militar dos conflitos.

Conflito irrestrito^{95 96 97}: O conceito de conflito ou guerra irrestrita foi desenvolvido pelos autores Qiao Liang e Wang Xiangsui, que argumentaram que envolve a superação de todas as restrições, tanto em questões militares quanto não militares. Abrange a sincronia, os objetivos limitados, as medidas ilimitadas, a assimetria, o consumo mínimo, a coordenação multidimensional, o ajuste e o controle do processo, visando afetar a segurança nacional do oponente mais poderoso. Diferentemente de outros tipos de conflito ou guerras, uma guerra irrestrita é um conceito estratégico contemporâneo em que, em contraste com a relativa redução da violência militar, estamos diante de um aumento da violência nas esferas política, econômica e tecnológica.

Coordenação interagencial⁹⁸: A coordenação interinstitucional ou interinstitucional é entendida como um processo pelo qual se sincronizam os recursos e esforços de duas ou mais instituições ou agências que buscam gerar valor na gestão pública, para alcançar objetivos definidos. Isso é alcançado por meio de informação, consulta, planejamento em paralelo e ação conjunta.

Crise⁹⁹: Costuma representar a fase prévia a um conflito. Uma situação nacional ou internacional em que existe uma ameaça aos valores, interesses ou objetivos prioritários das partes afetadas. Situação em que as autoridades competentes de um Estado soberano têm motivos razoáveis para acreditar que existe uma ameaça grave e direta a pessoas, bens, infraestrutura ou instituições. Sua intensidade é normalmente limitada e busca alterar o status quo sem chegar ao ponto de não retorno, a menos que isso tenha sido planejado. Envolve diversos atores e surge de fatores internos ou externos. Caracteriza-se pelo uso de todos os fatores do poder nacional, incluindo o bélico, em um caráter condicionado.

⁹⁰ PINEDA, Francisco. 1996. La guerra de baja intensidad. Revista Chiapas, (2). México

⁹¹ SOTOMAYOR VELÁSQUEZ, Arturo. op.cit. p. 73

⁹² DEMOS, Desarrollo de Medios, S.A. de C.V. op.cit

⁹³ Guerra de Cuarta Generación: Nuevas Guerras, Viejos conflictos. 2019. Ciberseguridad para Empresas. España. Instituto Internacional de Estudios en Seguridad Global

⁹⁴ CIRINO, Julio. s.f. Conflictos de quinta generación: La batalla cultural. [en línea]. En: Academia.edu

⁹⁵ DE PABLO LÓPEZ, Moisés. 2015. La guerra irrestricta ¿Un nuevo modo de hacer la guerra. Chile. Centro de Estudios Estratégicos de la Academia de Guerra. p. 3

⁹⁶ ACUÑA LÓPEZ, Luis, & BARRENO RAMIREZ, Alex. 2018. La guerra irrestricta; guerra de cuarta generación. Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa, 3(3), p. 232–237. Ecuador. p. 232

⁹⁷ FAUNDES, Cristián. 2009. Sobre los principios de la guerra irrestricta. Cuaderno de difusión pensamiento de estado mayor N°30. p 34-45. Santiago. Academia de Guerra del Ejército, Departamento de Posgrado e Investigación. p. 36

⁹⁸ MOLANO, Diego. 2006. La coordinación interagencial: el arma secreta de la seguridad democrática. Desafíos. vol 14 ene –jun. 2006 pp. 318-337 Bogotá - Colombia. ISSN: 0124-4035

⁹⁹ HABERMAS, Jürgen. 1988. Legitimation Crisis. Translated by Thomas McCarthy. Cambridge. UK. Polity Press, pp. 2 3

D

Defesa^{100 101 102}: A defesa é um mecanismo natural pelo qual um organismo se protege de agressões externas. Portanto, a defesa de um Estado é entendida como o conjunto de medidas, previsões e ações que o Estado gera, executa e adota de forma integral e contínua, tanto interna quanto externamente. Toda pessoa física ou jurídica tem a obrigação de participar da defesa nacional, embora a responsabilidade por oferecê-la seja do Estado.

Defesa coletiva^{103 104}: A defesa coletiva é o conjunto de medidas adotadas por um grupo de Estados para proteger seus interesses comuns contra um agressor ou uma coalizão de agressores. A defesa coletiva está consagrada no Artigo 51 da Carta das Nações Unidas, que a define como ações ou meios para proteger a segurança internacional, sempre e quando essas ações sejam justificadas pelo princípio da legítima defesa.

Defesa cooperativa¹⁰⁵: A defesa cooperativa é um conceito de segurança que enfatiza o componente preventivo das disputas que possam surgir.

Desafios^{106 107}: Desafios são desafios que não têm a entidade de uma ameaça ou vulnerabilidade. Eles levam à adoção de ações que convergem em melhoria. Para liderar eventos e antecipar desafios, é obrigatória a melhoria contínua, tanto de instrumentos quanto de processos e dos meios, assim como o uso de prospectiva.

Dissuasão¹⁰⁸: Dissuadir, enquanto ação, consiste em induzir a abandonar uma ideia ou propósito de realizar algo. Na esfera militar, a dissuasão visa persuadir potenciais adversários a não realizarem ações hostis contra nossos cidadãos e interesses, prevenindo assim uma escalada indesejável de uma crise que poderia levar a um conflito armado, ou bem, é a estratégia de um Estado para inibir um potencial adversário de agir coercitivamente contra seus interesses vitais próprios e influenciá-lo a adotar linhas de ação não coercitivas. Para isso, como elemento central, requer recursos suficientes e, especialmente, de uma clara e credível vontade de emprego destes.

Domínio¹⁰⁹: Ambiente ou categorias em que ocorrem atividades relativas à segurança e defesa. Entende-se pôr tais o ar, a terra, o mar, o espaço ou o espaço ultraterrestre e ciberespaço.

¹⁰⁰ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 141

¹⁰¹ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2006. Libro Blanco de la Defensa Nacional. Perú. p. 3

¹⁰² Estados Unidos de América. 2010. National Security Strategy, The White House

¹⁰³ Fundamentos do Poder. 2022. Rio de Janeiro. Escola Superior de Guerra, Departamento de Estudos

¹⁰⁴ Capítulo VII: Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión (Artículos 39 51) s.f.. Naciones Unidas. [en línea]. En: un.org

¹⁰⁵ HARDY VIDELA, David. 2003. La seguridad cooperativa. Un modelo de seguridad estratégica en evolución. Revista Marina. Chile. p. 1-16

¹⁰⁶ CARACUEL RAYA, María Angustias. op.cit. p. 7

¹⁰⁷ MARTÍN CUBEL, Fernando. 2013. *ESN-2013: Propuesta de Seguridad Nacional*. España. Instituto Español de Estudios Estratégicos, Ministerio de Defensa. p. 9

¹⁰⁸ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 144

¹⁰⁹ Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas, Declaración de Brasília, XV Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas, 25 al 29 de julio de 2022

Domínio Marítimo¹¹⁰: O domínio marítimo refere-se aos espaços marítimos sob a jurisdição de um Estado, conforme definido por normas internacionais como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CONVEMAR). Inclui o mar territorial, a zona econômica exclusiva, a plataforma continental e outras áreas que um Estado administra para fins de soberania, exploração, conservação e segurança marítima.

E

Estratégia^{111 112 113 114}: É a ciência, a arte, o instrumento e a ferramenta a serviço da ação política e militar que harmoniza os fins, os meios, as formas e os riscos, para conceber e orientar o uso dos potenciais de um país rumo ao estado final desejado.

Espaço Marítimo¹¹⁵: De uma perspectiva geopolítica, o espaço marítimo é concebido como uma região estratégica que inclui áreas marítimas de importância econômica, política e militar. Esse espaço torna-se um cenário de disputa pelo controle de recursos, rotas de transporte e posições estratégicas, particularmente em áreas onde convergem os interesses de diferentes atores internacionais. A relevância geopolítica do espaço marítimo é determinada pela sua riqueza de recursos naturais, sua conectividade global e seu impacto sobre o poder e a influência estatal.

F

Forças Armadas¹¹⁶: As Forças Armadas são instituições estatais organizadas, hierárquicas e disciplinadas, responsáveis pela defesa da soberania, da integridade territorial e pela manutenção da ordem interna em situações extraordinárias. Estas organizações desempenham funções estratégicas por meio da utilização de recursos humanos, materiais e tecnológicos, dentro de um marco regulamentado pelo direito nacional e internacional.

Forças da Lei e a Ordem (ou o equivalente)¹¹⁷: As Forças da lei e da Ordem são instituições responsáveis por garantir o cumprimento das leis, manter a ordem pública e proteger os direitos e liberdades dos cidadãos. Tais forças incluem a polícia e outras entidades de segurança civil que operam sob um o legal estabelecido e supervisionado, buscando preservar a estabilidade social e prevenir atos que violem a convivência pacífica.

G

¹¹⁰ Trias Prats, B. (2016). Islas Baleares: a vueltas con el deslinde del dominio público marítimo-terrestre de Formentera. Anuario de Derecho Ambiental. Recuperado de https://www.boe.es/biblioteca_juridica/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-O-2016-10118101200

¹¹¹ BALLESTEROS MARTÍN, Miguel. Á. op.cit. p. 34.

¹¹² MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 152

¹¹³ Temas institucionales. 2014. op.cit. p. 15

¹¹⁴ Relación establecida por Javiera Ignacia Benavides Jativa y Vannia Andrea Lazcano Nuñez. Cientistas Políticas de la Universidad del Desarrollo. 2023

¹¹⁵ Altieri, M. (2018). Poder Naval en el Atlántico Sur Occidental del SXXI: nuevo escenario mundial y competencia por el control del espacio marítimo entre los años 2002 y 2015. Boletín del Departamento de Seguridad Internacional y Defensa. Recuperado de <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/142513>.

¹¹⁶ Canelo, P. V. (2015). La descomposición del poder militar en la Argentina: las Fuerzas Armadas durante las presidencias de Galtieri, Bignone y Alfonsín (1981-1987). CONICET Digital. Recuperado de <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/73599>

¹¹⁷ Tonkonoff, S. (2012). La cuestión criminal: Ensayo de (re) definición. Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/181/18126372011.pdf>

Governança Marítima¹¹⁸: Refere-se ao sistema de regras, processos e estruturas que regulam a interação entre atores públicos e privados no âmbito marítimo. Seu objetivo é gerir os recursos marítimos de forma sustentável e eficaz, garantir a segurança e a proteção do meio marinho e fomentar a cooperação internacional no uso e desenvolvimento dos espaços oceânicos.

H

Hemisfério Ocidental¹¹⁹: parte da Terra que compreende a América do Norte e a América do Sul, bem como as águas circundantes. As longitudes 20°O e 160°L são frequentemente consideradas seus limites. Alguns geógrafos, no entanto, definem o Hemisfério Ocidental como a metade da Terra a oeste do Meridiano de Greenwich (o meridiano principal, 0° de longitude), estendendo-se até o meridiano 180°. De acordo com essa definição, o Hemisfério Ocidental inclui não apenas a América do Norte e a América do Sul, mas também partes da África, Europa, Antártica e Ásia.

Para os fins deste estudo, consideraremos os Estados soberanos Membros da OEA que estão geograficamente localizados no Continente Americano (América do Norte, América Central e América do Sul) e cuja capital ou sede do Governo central está localizada no mesmo Continente Americano.

I

Infraestrutura crítica^{120 121 122}: A infraestrutura crítica engloba todos aqueles ativos de caráter essencial e instalações — físicas ou serviços — que são indispensáveis, estratégicos e de utilidade pública, que prestam serviços básicos, cujo funcionamento é imprescindível e não permite soluções alternativas; portanto, sua perturbação ou destruição teria um impacto grave. Conseqüentemente, entende-se infraestrutura crítica a geração, transmissão, transporte, produção, armazenamento e distribuição de serviços e suprimentos básicos para a população, tais como energia, gás, água e telecomunicações.

Integração multidomínio¹²³: Reunião de todas as contribuições militares e civis, verticalmente, do nível político ao tático, e horizontalmente através de todos os domínios operacionais (terra, mar, ar, espaço e ciberespaço) em um esforço nacional amplo interministerial, resiliente e social que inclua o âmbito acadêmico, a indústria e a sociedade civil.

M

Marítimo¹²⁴: O termo "marítimo" refere-se a tudo o que está relacionado ao mar, especialmente a navegação, o comércio, a pesca, a defesa e os direitos associados aos

¹¹⁸ Ortiz-García, M. (2011). La Ley de Protección del Medio Marino: hacia la gobernanza marítima. Revista Catalana de Dret Ambiental. Recuperado de <https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/34956>

¹¹⁹ Enciclopedia Británica. Disponible en: <https://www.britannica.com/place/Western-Hemisphere>

¹²⁰ Glosario de términos de ciberseguridad: Una guía de aproximación para el empresario. op.cit. p. 51.

¹²¹ Temas institucionales. 2014. op.cit. p. 17.

¹²² BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL. (BCN). 2023. Ley N° 21.542, Infraestructura Crítica

¹²³ MINISTERIO DE LA DEFENSA DEL REINO UNIDO. 2021. Concepto Operativo Integrado, Disponible en: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1014659/Integrated_Operating_Concept_2025.pdf

¹²⁴ Méndez Ayala, E. S. (2020). Definición de los componentes del poder marítimo en Colombia. ESDEG Repositorio. Recuperado de <https://www.esdegrepositorio.edu.co/handle/20.500.14205/4430>

espaços oceânicos. De uma perspectiva jurídica e estratégica, inclui aspectos como rotas marítimas, recursos marinhos e operações que se desenvolvem no entorno marinho.

Meio marinho¹²⁵: Um conjunto de ecossistemas, recursos biológicos e físicos e condições ambientais encontrados no entorno oceânico e costeiro. Este conceito inclui a interação entre organismos vivos, elementos não vivos (como água e sedimentos) e atividades humanas que afetam ou dependem deste entorno.

L

Livro da defesa^{126 127} Este documento percorre os aspectos essenciais da política de defesa e militar. Aborda questões relacionadas à segurança e defesa nacional, bem como os objetivos e políticas delas decorrentes. Também trata da defesa no contexto internacional, suas organizações, missões e funções, e detalha as despesas orçamentárias nessa área, de acordo com os desafios e tarefas atribuídos à defesa. Trata-se de um documento destinado à divulgação.

O

Operações multidomínio^{128 129 130 131}: O conceito de operações multidomínio considera que as forças conjuntas utilizarão reconhecimento, tomada de decisões e ação para explorar oportunidades nos domínios de operações (Terrestre – Naval – Aéreo – Ciberespaço – Espaço Ultraterrestre), com foco na destruição das principais capacidades inimigas chave.

P

Poder¹³²: O poder é a capacidade e a ação expressas pela integração de todos os meios disponíveis em um dado momento, bem como pela vontade manifesta de usá-los.

Poder marítimo: Refere-se à capacidade de uma nação de utilizar seus recursos marítimos — naturais, tecnológicos, econômicos e militares — para projetar influência, garantir a segurança marítima, promover o desenvolvimento marítimo e exercer soberania sobre seus espaços marítimos. Esse conceito inclui aspectos como governança, segurança e controle estratégico de rotas e recursos marítimos.

Política: A política, no contexto das ações de governo, refere-se ao conjunto de decisões, estratégias e ações implementadas pelas autoridades públicas para gerir e orientar os assuntos de um país, região ou comunidade. Essas ações visam satisfazer as necessidades

¹²⁵ Ortiz-García, M. (2011). La Ley de Protección del Medio Marino: hacia la gobernanza marítima. Revista Catalana de Dret Ambiental. Recuperado de <https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/34956>

¹²⁶ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2006. op.cit. p. 3

¹²⁷ SOTO SILVA, Julio. 2016. Elementos para la elaboración de un libro de Defensa Nacional. Revista de Estudios en Seguridad Internacional. Chile. 2(1), p. 57–100

¹²⁸ PERKINS, David. 2018. Preparándonos para combatir hoy: Las Operaciones Multidominio y el Manual de Campaña 3-0. Military Review

¹²⁹ MINISTERIO DE DEFENSA. 2020. Nota conceptual “Operaciones Multidominio”. Madrid. Centro Conjunto de Desarrollo de Conceptos

¹³⁰ LEIVA, René y VERSALOVIC, Branko. 2020. Efectos de las operaciones multidominio en el campo de batalla futuro. Revista Ensayos Militares 6(1). p. 57.80. p. 58. Chile. ISSN 0719-6989

¹³¹ Poder Multidominio, enfoque temático del Primer Seminario Internacional del Comando de Operaciones. 2019. [en línea]. En: Sección Estratégica de Prensa Fuerza Aérea Colombiana

¹³² GARCÍA VARGAS, Óscar. 2009. El concepto de poder y su interpretación desde la perspectiva del poder en las organizaciones. Revista Estudios generales, 25(110). Colombia. ISSN 0123-5923

da sociedade, assegurar o bem comum, promover o desenvolvimento e manter a ordem dentro do marco do Estado de Direito.

Política de Estado^{133 134}: A política de Estado é o conjunto de normas e ações estabelecidas por um Estado a longo prazo, que permanecem inalteradas apesar das mudanças de governo. Pode ser entendida como os ideais, objetivos, crenças e planos de um país, independentes da administração vigente, com uma perspectiva de estabilidade e permanência no tempo baseada nos interesses superiores da Nação e não na conjuntura.

Política de Defesa¹³⁵: É o conjunto de princípios e critérios pelos quais o Estado orienta sua função de defesa, visando preservar a soberania e a integridade do território e contribuir para a consecução de outros objetivos nacionais. Ela fornece as diretrizes gerais para estruturar, coordenar e harmonizar os esforços do Estado para enfrentar os obstáculos, riscos e ameaças que terceiros possam representar contra o interesse nacional. A política de defesa é uma política de Estado na medida em que exige transcendência às circunstâncias políticas e aos projetos e ações de governos sucessivos do país. Por sua vez, como política de Estado, é uma política pública e, portanto, deve estar sujeita às condições gerais para a formulação, implementação e verificação de outras políticas públicas, incluindo a submissão à observação e opinião dos cidadãos.

Política externa: A política externa é o conjunto de decisões e ações do Governo em suas relações com outros atores no cenário internacional, com o objetivo de definir, promover, desenvolver e defender valores e interesses no exterior.

Política de Governo¹³⁶: A política de governo é o conjunto de normas e ações propostas a curto e médio prazo por um governo no poder. Pode ser entendida como programas governamentais, planos nacionais, estaduais e municipais expressos em termos de procedimentos e medidas operacionais que impulsionam a ação do governo em direção a determinados propósitos ou objetivos.

Política Pública^{137 138}: Uma política pública consiste em ações governamentais com objetivos de interesse público, que surgem de decisões baseadas em um processo de diagnóstico e análise de viabilidade, gerado em resposta a uma questão específica. Ela origina-se das interações e trocas entre atores que ocorrem nas esferas do poder político.

Política Marítima¹³⁹: Trata-se do conjunto de estratégias, regulamentos e ações implementadas por um Estado para gerir, desenvolver e proteger os seus interesses marítimos. Isso inclui aspectos relacionados à segurança, ao comércio, à exploração sustentável de recursos, à preservação ambiental e à governança dos espaços marítimos sob sua jurisdição.

¹³³ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2006. op.cit. p. 9

¹³⁴ Libro de la Defensa Nacional de Chile - Glosario. 2011. Red de Seguridad y Defensa de América Latina

¹³⁵ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 175

¹³⁶ ¿Todo lo que el Gobierno hace son Políticas Públicas?. 2021. [en línea]. De: IEXE Universidad

¹³⁷ ibidem

¹³⁸ FLORES, Tito. 2015. Qué es una Política Pública. Chile. Observatorio de Gobierno y Políticas Públicas. [en línea]. En: PolíticaPública.cl marítimos

¹³⁹ Cabrera Martínez, N. (2016). Geopolítica, estrategia marítima e inteligencia estratégica en la definición de los intereses colombianos. La Referencia. Recuperado de

https://www.lareferencia.info/vufind/Record/CO_8b4164d44779b0fafa74b7c3e3364c3a

Plano de ação¹⁴⁰: Um plano de ação é um compromisso assumido por um mesmo Estado em obrigação para com sua população, ou um compromisso assinado por vários Estados, ou ainda um compromisso assumido por um Estado junto a um organismo internacional. Cada plano de ação visa atender de uma parte concreta e nele descrevem-se as medidas e os prazos específicos que levarão ao cumprimento da matéria acordada. Pode ser definido como de curto ou longo prazo.

Potenciador de risco¹⁴¹: Os potenciadores de risco são situações ou atividades que, em si mesmas, não representam um risco ou uma ameaça à segurança nacional, visto que carecem de intencionalidade. No entanto, são circunstâncias ou condições que, se ocorrerem, aumentam ou diminuem a probabilidade e os efeitos de um risco. Suas características os inserem no âmbito das políticas públicas fora do escopo da segurança e da defesa. Entre esses, incluem-se as mudanças climáticas, a migração, a pobreza, a dependência energética e as diferenças ideológicas e culturais, entre outras.

Porto¹⁴²: Um porto é uma infraestrutura costeira projetada para facilitar a troca de mercadorias e passageiros entre o transporte marítimo e terrestre. Os portos incluem terminais, instalações de carga e descarga e serviços logísticos que facilitam o comércio, o turismo e às atividades industriais relacionadas com o mar.

Proteção Marítima¹⁴³: A proteção marítima engloba o conjunto de medidas e estratégias concebidas para prevenir e mitigar atos ilícitos que ameaçam a segurança de navios, portos e atividades marítimas. Este conceito centra-se na defesa contra riscos como o terrorismo, a sabotagem e a pirataria, diferenciando-se da segurança marítima, que abrange aspetos mais amplos relacionados com a operação e a sustentabilidade do entorno marítimo.

R

Regras de enfrentamento (ROE) e regras de uso da força (RUF)^{144 145}: As regras de engajamento são diretrizes operacionais, alinhadas com a lei, que fornecem aos comandantes em todos os níveis e aos membros das unidades orientação e respaldo para o uso da força, determinando as circunstâncias, condições, grau e maneira como ela pode ou não ser aplicada. Podem também ser entendidas como diretrizes e instruções dos superiores aos comandantes e subordinados, restringindo-os a agir dentro do marco dos objetivos políticos e militares da operação. Definem quando e como a força armada pode ser aplicada e são concebidas para garantir que sua aplicação seja cuidadosamente controlada. O termo RUF será usado no contexto de atividades de preservação da ordem interna.

Risco¹⁴⁶: Risco é a probabilidade de receber dano aos interesses nacionais. Essa avaliação pode aumentar ou diminuir conforme o entorno muda por condições internas ou externas geradas por causas naturais ou antrópicas. Sua característica excludente é que, para ser

¹⁴⁰ Planes de acción con fuerzas armadas y grupos armados. s.f. Oficina del Representante Especial del Secretario para los niños y los conflictos armados. [en línea]. En: un.org

¹⁴¹ Los potenciadores de riesgo. 2013. España. Instituto español de estudios estratégicos, Ministerio de Defensa. Cuaderno de Estrategia N°159. p. 12. Revista Salud

¹⁴² Santamaría-Puerto, G., & Hernández-Rincón, E. (2015). Aplicaciones Médicas Móviles: definiciones, beneficios y riesgos. Uninorte. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S012055522015000300016&script=sci_arttext

¹⁴³ Gómez, F. I. (2023). Hacia una definición de seguridad marítima. Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad.

Recuperado de <http://www.uajournals.com/ojs/index.php/cisdejournal/article/view/1281>

¹⁴⁴ CARACUEL RAYA, María Angustias. op.cit. p. 16

¹⁴⁵ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 177

¹⁴⁶ OJEDA BENNETT, Carlos. op.cit. p. 49

considerada como tal, deve ser capaz de se mudar uma ameaça que afete a segurança e a defesa do Estado.

S

Segurança^{147 148 149 150}: Segurança é uma condição que permite avançar, alcançar e manter os objetivos nacionais, bem como a preservação da população, da soberania e da integridade territorial, com mínima interferência de riscos e ameaças. Garantir a proteção dos bens e valores dos cidadãos é um objetivo primordial do Estado e do governo. O conceito de segurança pode ser aplicado a diversos âmbitos, sejam estes políticos, jurídicos, sociais, econômicos, naturais, de recursos humanos, entre outros.

Segurança ampliada¹⁵¹: A segurança ampliada é um conceito que expressa uma resposta integral do Estado aos desafios de segurança que enfrenta na era da globalização. Hoje, os riscos à segurança estão interligados; a globalização faz próximas às ameaças distantes e aumenta a sua velocidade de propagação. Os limites rígidos entre âmbitos de segurança, interna e externa, estão sendo superados, e os Estados procuram fórmulas para usar seus meios de modo mais eficaz e investir seus recursos financeiros de maneira mais eficiente.

Segurança marítima: A segurança marítima é o conjunto de políticas, ações e medidas destinadas a proteger os espaços marítimos e seus recursos contra ameaças convencionais e não convencionais, garantindo a proteção de infraestruturas críticas, a vigilância de atividades ilícitas, a preservação do entorno marinho e a cooperação multinacional para o desenvolvimento sustentável e a estabilidade regional.

Segurança Nacional^{152 153 154}: A segurança nacional é uma condição alcançada pelo Estado por meio da garantia da soberania, independência e integridade territorial; do Estado de Direito; da paz social; e dos interesses nacionais, bem como da proteção dos indivíduos e dos direitos humanos, através de ações de natureza diversa e caráter multidimensional. Tudo isso é feito em um contexto de agressão externa e movimentos internos que possam comprometer essa condição. A segurança nacional deve ser implementada por meio de planejamento e liderança a partir do nível político, estendendo-se a todas as instituições e agências envolvidas, com o objetivo de criar as condições propícias ao bem-estar geral da sociedade e assegurar tanto os interesses nacionais quanto os objetivos.

Segurança pública^{155 156}: A segurança pública é uma função do Estado, cujo dever é salvaguardar a integridade e os direitos das pessoas, bem como preservar as liberdades, a ordem e a paz públicos. Compreender a prevenção dos delitos, a sanção das infrações

¹⁴⁷ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2004. Libro Blanco de Defensa de Bolivia

¹⁴⁸ MINISTERIO DE DEFENSA. 2010. op.cit. p. 108

¹⁴⁹ VALERO, Ricardo. 2009. La seguridad colectiva en América Latina. México. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM

¹⁵⁰ Temas institucionales. 2014. op.cit. p. 101

¹⁵¹ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 178.

¹⁵² Ejército del Perú. 2023. Revista Seguridad y Poder Terrestre. Lima. Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú. 2(1). p. 25

¹⁵³ SALAZAR ARBOLEDA, GRAL Francisco. 2021. Memorias del Seminario Académico, Seguridad y defensa en el Siglo XXI. Ecuador. Academia de Defensa Militar Conjunta

¹⁵⁴ SOTO SILVA, Julio. 2009. La defensa nacional de la “A” a la “Z”. Algunas definiciones y conceptos. Revista Política y Estrategia. Santiago. Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (114), p. 291-317. p. 315. ISSN: 0716 7415

¹⁵⁵ ¿Qué es la Seguridad Nacional? 2020. México. Centro Nacional de Inteligencia

¹⁵⁶ SALAZAR ARBOLEDA, GRAL Francisco Javier. 2021. op.cit

administrativas, bem como a investigação e a persecução dos delitos e a reintegração social do sentenciado. Essa função pode ser exercida por meio de diferentes níveis de decisão e participação no planejamento, na preparação e na gestão estratégica delas; esses níveis se complementam e se integram dentro do Sistema de Segurança Pública, conforme corresponda a cada país.

Segurança humana^{157 158 159}: A segurança humana consiste em proteger a essência vital de toda a vida humana de uma forma que fortaleça as liberdades individuais e a plena realização do potencial humano. Envolve proteger os cidadãos de ameaças críticas que põem em risco suas vidas, o desenvolvimento a longo prazo e as liberdades fundamentais. As Nações Unidas consideram numerosas as ameaças à segurança humana; contudo, elas podem ser agrupadas nas seguintes sete dimensões:

Segurança econômica: A segurança econômica da população pode ser entendida como certeza no emprego, ou seja, a garantia de que as pessoas poderão manter seus empregos por um período prolongado. Isso requer uma renda básica garantida, proveniente de trabalho produtivo e remunerado, ou de uma rede de proteção social financiada por recursos públicos.

Segurança alimentar: A segurança alimentar refere-se ao acesso universal, tanto físico quanto econômico, aos alimentos básicos que as pessoas compram; ou seja, ter o direito à alimentação.

Segurança ambiental: Segurança ambiental refere-se a poder confiar em um meio físico saudável, livre da deterioração dos ecossistemas locais, da escassez de água, entre outros.

Segurança cooperativa¹⁶⁰: A segurança cooperativa é um compromisso assumido por dois ou mais Estados que se unem para agir preventivamente contra ameaças comuns. Por meio desse compromisso, os Estados concordam com diferentes graus de cooperação, agindo de acordo com seus próprios interesses. Buscam incrementar sua segurança sem comprometer a segurança dos outros e abordar, por meio da cooperação, todos os assuntos de segurança militar, econômicos, sociais, ambientais, culturais e humanitários.

Segurança coletiva¹⁶¹: A segurança coletiva é um compromisso assumido por um conjunto de Estados para enfrentar ameaças que afetem qualquer um de seus membros. As políticas de segurança são alinhadas às dos demais membros, buscando equilibrar interesses divergentes, mitigar incertezas e desencorajar compromissos agressivos. Sua característica definidora é que um ataque contra um membro é considerado um ataque contra todos.

Segurança democrática^{162 163}: O objetivo geral da Segurança Democrática é reforçar e garantir o Estado de Direito em todo o território, mediante o fortalecimento da autoridade

¹⁵⁷ El enfoque de la seguridad humana desde tres estudios de caso. 2011. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Colombia: Instituto Interamericano de Derechos Humanos

¹⁵⁸ GRIFFITHS, John. 2011. La Teoría de la Seguridad y la Defensa en el continente americano. Análisis de los casos de EE.UU. de América, Perú y Chile. Chile. AthenaLab. 978-956-284-822-0

¹⁵⁹ NACIONES UNIDAS (ONU). 1994. Informe sobre desarrollo humano 1994. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). México, p 28. ISBN 968-16-4489-1

¹⁶⁰ MOLINA JHONSON, Carlos. y NAVARRO MESA, Miguel. op.cit. p. 178.

¹⁶¹ ibidem

¹⁶² SIERRA, Olmo. 2013. Seguridad democrática: lo invencible de un régimen político y económico. [Reseña]. Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudadana N°13. Ecuador. p. 145-147. p. 146. ISSN: 1390-3691

¹⁶³ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. 2003. Política de Defensa y Seguridad Democrática. Colombia. p. 5 y 12.

democrática, aprofundando a paz, a cooperação e a integração a nível regional, e a autonomia e a independência a nível internacional.

Securitização^{164 165 166}: O conceito de “securitização” foi cunhado por Barry Buzan, Ole Waver e Jaap De Wilde em seu livro *Security: A New Framework of Analysis* (1998). A securitização é um processo midiático pelo qual uma autoridade ou gestor de opinião busca dar, a partir do discurso, a qualidade ou status de assunto de segurança a um problema que não o é, alegando que atenta contra a sobrevivência de um ente — sejam indivíduos, conglomerados, estados ou a humanidade — a fim de obter créditos políticos, fundos ou poder, entre outros fins.

T

Terminal Portuário¹⁶⁷: Um terminal portuário é uma infraestrutura localizada em um porto, projetada para o carregamento, descarregamento, armazenamento e transferência de bens ou passageiros entre embarcações e outros meios de transporte terrestre. Sua principal função é facilitar as operações logísticas relacionadas ao comércio marítimo, integrando serviços para movimentação de contêineres, cargas a granel sólidas ou líquidas e passageiros, dependendo de sua especialização.

Tratado¹⁶⁸: Trata-se de um acordo formal entre dois ou mais sujeitos de direito internacional, geralmente Estados ou organizações internacionais, celebrado por escrito e regido pelo direito internacional. Estes acordos podem abranger questões políticas, econômicas, culturais ou de segurança e estão sujeitos a princípios como a boa-fé e o consentimento mútuo.

V

Vulnerabilidade^{169 170}: Vulnerabilidade é aquela condição estrutural ou conjugal de um país que o torna suscetível a sofrer os efeitos de problemas de vários tipos. Corresponde à uma predisposição ou susceptibilidade física, econômica, política ou social de uma comunidade a ser afetada ou sofrer efeitos adversos caso ocorra um fenômeno perigoso. As vulnerabilidades podem ser de índole institucional, jurídica, social, ambiental, política ou territorial.

¹⁶⁴ TICKNER, Arlene. 2005. La securitización de la crisis colombiana. Revista Uniandes N°60. Colombia

¹⁶⁵ VEGA, Diego y ESPINOZA, Ulises. 2019. La securitización del Estado ecuatoriano frente a la migración venezolana. Revista de la Academia de Guerra del Ejército Ecuatoriano 12(1). p. 91-99. p. 97. ISSN: 2600-5689.

¹⁶⁶ TREVIÑO, Javier. 2016. ¿De qué hablamos cuando hablamos de la “securitización” de la migración internacional en México? Revista Foro Internacional 56(2). Ciudad de México. ISSN 0185-013X

¹⁶⁷ Lechuga-Cardozo, J. I. (2019). Estrategia de responsabilidad social empresarial de una terminal portuaria en Barranquilla, Colombia. SIGNOS: Investigación en sistemas de gestión. Recuperado de <https://www.redalyc.org/journal/5604/560465980009/560465980009.pdf>

¹⁶⁸ Lechuga-Cardozo, J. I. (2019). Estrategia de responsabilidad social empresarial de una terminal portuaria en Barranquilla, Colombia. SIGNOS: Investigación en sistemas de gestión. Recuperado de <https://www.redalyc.org/journal/5604/560465980009/560465980009.pdf>

¹⁶⁹ MINISTERIO DE DEFENSA DE LA REPÚBLICA DE ARGENTINA. 1998. *Libro Blanco de la República Argentina*

¹⁷⁰ PÉREZ CONTRERAS, María de Montserrat. 2005. *Aproximación a un estudio sobre vulnerabilidad y violencia familiar*. Boletín mexicano de derecho comparado. 38(113). México. ISSN 0041-8633

Siglas e abreviações

Português

	Sigla	Significado
1	AMERP	Acordo sobre Medidas do Estado Reitor do Porto
2	CICAD	Comissão Interamericana para o Controle do Abuso de Drogas
3	CID	Colégio Interamericano de Defesa
4	CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
5	COpMar	Centro de Operações Marítimas
6	DICAPI	Direção Geral de Capitancias e Guardas Costeiras (Peru)
7	DIME-FIL	Diplomática, Informação, Militar, Econômica, Financeira, Inteligência e Aplicação da Lei
8	FAO	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura
9	IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
10	ICMBio	Instituto Chico Mendes para a Conservação da Biodiversidade
11	INN	Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada
12	JID	Junta Interamericana de Defesa
13	MEAN	Mecanismo de Avaliação da Armada Nacional
14	OEA	Organização dos Estados Americanos
15	OFPO	Operações de Fiscalização Pesqueira Oceânica
16	OIT	Organização Internacional do Trabalho

17	OMI	Organização Marítima Internacional
18	ONU	Organização das Nações Unidas
19	PNC	Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Contaminação por Hidrocarburos em Águas Jurisdicionais
20	ZEE	Zona Econômica Exclusiva

Inglês

	Sigla	Significado
1	AIS	Automatic Identification System
2	CBSI	Caribbean Basin Security Initiative
3	GIS	Geographic Information System
4	GOOS	Global Ocean Observing System
5	IMO	International Maritime Organization
6	IOC	Intergovernmental Oceanographic Commission
7	ISO	International Organization for Standardization
8	ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
9	IUU	Illegal, Unreported, and Unregulated
10	KPI	Key Performance Indicator
11	MDA	Maritime Domain Awareness
12	MoU	Memorandum of Understanding

13	NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
14	SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
15	SOP	Standard Operating Procedure
16	SPSS	Self-Propelled Semi-Submersible
17	STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
18	SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation
19	UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
20	UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
21	VMS	Vessel Monitoring System
22	VTS	Vessel Traffic Service

