

Governança e segurança marítima: breves considerações acerca do COMPAAz e sua dinâmica interagências

Data da submissão: 20 de agosto de 2025

Data da aprovação: 4 de fevereiro de 2026

*Thiago Abreu de Figueiredo**

Resumo Executivo

A governança e a segurança marítima ultrapassam os limites do ambiente oceânico e impactam diretamente a economia, o meio ambiente, a sociedade e as infraestruturas críticas de um país. No Brasil, cuja dependência do mar é estratégica, posto que é responsável por mais de 95% do comércio exterior, 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzidos, o espaço marítimo configura-se como dimensão vital para os interesses nacionais. As ameaças transnacionais e ilícitos oriundos do domínio marítimo demandam respostas ágeis, articuladas e interinstitucionais, superando os modelos tradicionais de atuação estatal. Nesse contexto, destaca-se a criação do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz), sob liderança da Marinha do Brasil e com a participação de outros sete órgãos e agências estatais. Trata-se de um arranjo interagências inspirado em modelos internacionais de sucesso, que busca fortalecer a coordenação e ampliar a capacidade de resposta do Estado brasileiro frente aos desafios do ambiente marítimo. Este *paper* analisa a estrutura e a atuação do COMPAAz a partir de pesquisa documental e bibliográfica, fundamentada em referenciais de governança, segurança e relações interagências. O trabalho aborda: (i) os conceitos e desafios relacionados à governança e à segurança marítima, com ênfase na realidade brasileira; (ii) a trajetória institucional e o formato organizacional do COMPAAz; e (iii) reflexões críticas sobre seus avanços e limitações. Ao final, o estudo aponta que o COMPAAz constitui um passo relevante na construção de uma arquitetura de segurança marítima mais cooperativa e integrada, embora ainda existam fragilidades estruturais que limitam seu protagonismo institucional, e propõe algumas recomendações para suplantarmos tais problemas.

Palavras-chave: governança; segurança marítima; COMPAAz; dinâmica interagências.

*Oficial da reserva da Marinha do Brasil. Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval. Curso de Estado-Maior (Escola de Guerra Naval e Academia de Guerra Naval do Equador). Professor no Curso de Coordenação e Planejamento Interagências da Escola Superior de Defesa (ESD).

1 INTRODUÇÃO

A relevância da governança, especialmente quando articulada à segurança marítima, ultrapassa os limites do ambiente oceânico, projetando-se sobre o território, as infraestruturas críticas, a economia, o meio ambiente e a sociedade como um todo. Tal transbordamento ocorre independentemente da presença de ameaças específicas, uma vez que as dinâmicas marítimas, econômicas, políticas, logísticas e ambientais mantêm vínculos estruturais com o espaço terrestre. Contudo, a multiplicidade de ameaças transnacionais e de atividades ilícitas que se originam no domínio marítimo torna esse fenômeno ainda mais premente, ampliando a necessidade de respostas integradas, céleres e tecnicamente sofisticadas.

Desse modo, o espaço marítimo contemporâneo tem se consolidado como uma área estratégica, marcada por desafios, os quais superam os paradigmas tradicionais de atuação do Estado, demandando articulações complexas entre múltiplos atores institucionais, níveis de governo e instâncias internacionais.

A governança e a segurança marítima deveriam, portanto, assumir centralidade nas agendas de segurança, sobretudo em países com extensas áreas marítimas sob sua jurisdição, como é o caso do Brasil, onde o mar representa uma dimensão vital para os interesses nacionais, pois dele se retiram cerca de 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzidos e escoam-se mais de 95% do comércio exterior brasileiro (Brasil, s.d.).

Essa importância do mar para o Brasil, ainda que de maneira tímida, tem propiciado o surgimento de iniciativas voltadas ao enfrentamento das fragilidades estruturais que afetam a governança e a segurança no domínio marítimo. Um desses exemplos foi a criação do COMPAAz, sob comando da Marinha do Brasil, do qual também tomam parte outros sete órgãos e agências do Estado brasileiro.

Conquanto os desafios presentes no ambiente marítimo persistam e sejam de grande monta, há de se reconhecer que essa iniciativa pode se tornar um passo relevante na busca por uma arquitetura de segurança marítima mais cooperativa, ao incorporar uma perspectiva interagências com potencial para integrar capacidades estatais em níveis nacional e internacional e aperfeiçoar a capacidade de resposta do Estado brasileiro aos problemas oriundos do espaço marítimo.

Tendo isso em mente, o presente estudo teve como objetivo analisar o COMPAAz e sua estrutura interagências, sendo elaborado com base em pesquisa documental e

bibliográfica, apoiada em literatura especializada nos campos da governança, da segurança, segurança marítima e das relações interagências, as quais constituíram os referenciais teóricos que conduziram o trabalho.

Quanto ao roteiro adotado, inicialmente serão apresentados os conceitos relacionados à governança e à segurança, especialmente em sua dimensão marítima, estabelecendo conexões com a realidade brasileira e os desafios a ela associados. Ato contínuo, serão examinadas a trajetória institucional e o formato organizacional do COMPAAz, ressaltando seu caráter interagências e sua inspiração no modelo estadunidense de operações marítimas. Por fim, serão propostas algumas reflexões críticas sobre os avanços obtidos até o momento e as limitações ainda observadas nesse novo arranjo institucional.

Inicia-se, assim, a discussão dos conceitos, desafios e aspectos da realidade brasileira no que dizem respeito à governança e à segurança marítima.

2 GOVERNANÇA E SEGURANÇA MARÍTIMA: CONCEITOS, DESAFIOS E A REALIDADE BRASILEIRA

Pierre e Peters (2000) definem a governança como um conjunto de mecanismos, processos e instituições, tanto formais quanto informais, que tendem a possibilitar a atuação coordenada entre atores estatais e não estatais no processo de tomada de decisões e na formulação e implementação de políticas públicas.

Para tanto, deve haver a conjugação de diferentes interesses, a cooperação entre níveis e setores, além de uma capacidade de regulamentação em cenários caracterizados por alta complexidade institucional e multiplicidade de agentes envolvidos, o que torna a empreitada um desafio igualmente complexo.

Importa destacar que governança não deve ser confundida com ações de governo (Duarte; Moura, 2019), pois enquanto o governo simboliza uma autoridade central que está investida de legitimidade formal, a governança sugere arranjos colaborativos, formais ou informais, entre diversos atores, com ou sem a participação direta das instituições estatais (Pierre; Peters, 2000). Decorre daí o caráter mais fluido e não hierarquizado da governança, quando comparada com os arranjos puramente estatais.

No contexto do ambiente marítimo, a governança pode ser definida como

o processo pelo qual os atores, geralmente governos nacionais e suas populações, bem como entidades privadas, não governamentais e internacionais, interagem para regular as atividades marítimas e exercer controle sobre o domínio marítimo (DCAF – Geneva Centre for Security Sector Governance, 2023, p. 3, tradução nossa).

Trata-se, portanto, de uma dinâmica marcada por elevado grau de complexidade, causado pela diversidade de interesses, competências e escalas envolvidas. Além disso, ao ser aplicada à realidade brasileira, essa dinâmica passa a se deparar com obstáculos também desafiadores.

O Brasil ainda carece de uma cultura de governança consolidada, o que dificulta a formulação, implementação e sustentação de políticas públicas organizadas, contínuas e eficazes. Esse problema não se restringe à governança marítima, tendo se tornado padrão recorrente em diversos setores do Estado, cuja fragilidade pode comprometer inclusive a segurança nacional (Figueiredo; Mendes, 2024).

A problemática revela-se de forma particularmente marcante na gestão do espaço marítimo, caracterizada por entraves institucionais e estruturais (Duarte, 2022), o que pode comprometer a efetividade das ações voltadas à segurança nesse domínio, uma vez que, segundo Duarte e Moura (2019), a governança constitui condição indispensável para o estabelecimento da segurança marítima.

Tal relação evidencia como os desafios da governança impactam a concepção e a operacionalização da segurança nesse domínio específico, conectando-se a um debate mais amplo sobre o próprio conceito de segurança.

Adentrando esta discussão, no que diz respeito à segurança *lato sensu*, a recorrente utilização do argumento securitário como justificativa para distintas ações estatais evidencia a gama de significados que caracteriza esse conceito e influencia diretamente as formas pelas quais as dinâmicas de segurança passam a ser concebidas e interpretadas tanto no campo de estudo quanto na prática cotidiana (Klein, 2011).

Genericamente, a segurança é relacionada à sensação de proteção, estabilidade ou tranquilidade frente aos riscos e às ameaças, as quais podem afetar negativamente indivíduos, instituições ou ativos estratégicos (Medeiros Filho, 2018). Nessa perspectiva, ela se relaciona diretamente com a capacidade de reduzir riscos, identificar as ameaças e manter a estabilidade e o funcionamento de determinado sistema (Cepik, 2001).

Como propõem Buzan e Hansen (2012, p. 37), trata-se de um “conceito hifenizado”, cuja significação plena depende da articulação com um objeto de referência específico. No caso deste *paper*, o objeto é o espaço marítimo contemporâneo e complexo do século XXI.

De acordo com Klein (2011), compreender a segurança marítima implica examinar criticamente os fundamentos teóricos e operacionais que estruturam o conceito de segurança

no âmbito das Relações Internacionais, em correlação com o alargamento dos interesses relacionados à temática da segurança e com suas perspectivas no domínio marítimo.

Um exemplo citado pela autora é o conceito de segurança humana, que vem ganhando espaço nas discussões acerca da segurança com uma abordagem voltada à proteção das necessidades dos indivíduos, indo além da tradicional ênfase nas demandas de segurança do Estado (Klein, 2011). Essa ampliação do olhar também é destacada por Buzan, Wæver e De Wilde (1998), ao reconhecerem que as ameaças à segurança estatal não se limitam à esfera militar, podendo igualmente ser de natureza política, econômica, social e ambiental.

Com base nessa concepção ampliada de segurança, os interesses de um Estado passam a ser entendidos como esforços voltados à promoção da invulnerabilidade frente a forças externas que possam afetar a autonomia decisória interna, os valores coletivos e a governança.

Logo, a segurança marítima deixa de se restringir às visões tradicionais do *Sea Power*, que abrangiam tanto o exercício do controle dos mares, viabilizado pela superioridade naval, quanto a capacidade de desenvolver o comércio marítimo com colônias ultramarinas e garantir acesso privilegiado aos mercados internacionais, elementos que, em conjunto, fundamentariam a prosperidade e o prestígio das nações (Mahan, 2012), passando a englobar um conjunto mais amplo de ações voltadas ao enfrentamento de ameaças diversas (Klein, 2011). Tais ameaças extrapolam a lógica de resposta clássica, centrada no emprego do poder naval para proteção dos interesses nacionais.

A formulação mais representativa dessa perspectiva tradicional e restrita encontra-se no conceito de “comando do mar”, elaborado por Mahan (2012), segundo o qual a segurança marítima consiste na capacidade de uma potência naval dominar as principais rotas marítimas e impedir que adversários utilizem o mar para fins militares ou comerciais.

Na contemporaneidade, o conceito de segurança marítima amplia-se sob a forma de um *umbrella concept*, abrangendo um espectro diversificado de ameaças, riscos e desafios no domínio marítimo e integrando dimensões militares, econômicas, ambientais, humanas e criminais (Bueger; Edmunds, 2024). Tal ampliação decorre da incorporação de perspectivas voltadas à governança marítima, que pressupõe uma abordagem mais inclusiva na criação e aplicação de normas e regulamentos orientadores do uso sustentável e seguro do mar. Essa concepção reflete a convergência de ações coordenadas entre atores estatais e não estatais, direcionadas à observância de um conjunto comum de regras (Duarte; Moura, 2019), com o propósito de assegurar a *good order at sea* (Till, 2009, p. 286), isto é, a manutenção da ordem, da previsibilidade e da estabilidade no espaço marítimo.

Operacionalmente, essa segurança se concretiza através das capacidades de realização de patrulhamento, vigilância e, sobretudo, resposta, com a finalidade de aplicação das legislações nacional e internacional no ambiente oceânico (Bateman, 2016). Tal prática encontra relação direta com a definição proposta por Klein (2011), para quem a segurança marítima envolve a proteção do território, tanto marítimo quanto terrestre, e também das infraestruturas, da economia, do meio ambiente e da sociedade frente a atos ilícitos ocorridos no mar, mas que repercutem em terra.

Ademais, cabe ressaltar que, para além das formulações teórico-conceituais, a efetivação dessa segurança no mar constitui um desafio considerável, em especial para Estados que apresentam deformações estruturais em sua constituição (Hui, 2005), como é o caso de muitos países latino-americanos, nos quais ainda persistem fragilidades institucionais que podem comprometer a implementação de mecanismos eficazes de regulação e controle das atividades marítimas.

Na conjuntura brasileira, as reflexões de Duarte (2022, p. 324, tradução nossa) acerca do “estado de insegurança marítima no Atlântico Sul” evidenciam a persistência de obstáculos estruturais, institucionais e operacionais que atrapalham a formulação e a implementação de estratégias amplas e eficazes. Esse panorama enfraquece os mecanismos de controle e fiscalização no espaço marítimo, abrindo margem para a proliferação de diversas atividades ilícitas (Duarte, 2022).

Um reflexo disso é o intervalo de mais de duas décadas entre a publicação original da Política Marítima Nacional (PMN), nos anos 1990 (Brasil, 1994), e sua revisão mais recente (Brasil, 2025). O hiato revela as dificuldades enfrentadas pelo Estado brasileiro para acompanhar as rápidas transformações no ambiente marítimo, indicando que a atualização da PMN se configura como um tardio esforço diante das novas exigências impostas à segurança marítima contemporânea.

Os desafios da atualidade exigem mais do que capacidades de dissuasão e controle; demandam uma abordagem integrada que conjugue segurança e governança como cernes na formulação, coordenação e implementação de políticas públicas voltadas ao uso sustentável e à proteção dos espaços marítimos.

Diante do cenário apresentado, marcado por alta complexidade e demandas crescentes, torna-se necessário o fortalecimento de estruturas institucionais capazes de somar esforços e coordenar ações no domínio marítimo. É nesse sentido que o próximo tópico apresenta um dos novos instrumentos dessa articulação no ambiente marítimo nacional: o COMPAAz.

3 COMPAAz: BREVE HISTÓRICO, ARQUITETURA INTERAGÊNCIAS E INSERÇÃO NAS REDES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

O COMPAAz foi oficialmente ativado pela Marinha do Brasil em 9 de dezembro de 2021 (Brasil, 2021), com o propósito de

contribuir para o aprestamento e emprego das Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais subordinadas ao ComOpNav; para a segurança do tráfego marítimo e fluvial de interesse do Brasil; **para o desenvolvimento da Segurança Marítima (SEGMAR)**; e para o desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima (CSM) (COMPAAz, s.d., s.p., grifo nosso).

A criação da nova estrutura de comando resultou da reestruturação do Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), com base em estudos voltados ao aperfeiçoamento organizacional do ComOpNav, os quais recomendaram a integração entre a Subchefia de Operações daquele comando e o referido centro, o que deu origem a uma nova configuração voltada à otimização do comando e controle em operações marítimas (Marinha do Brasil, 2021).

A mudança teve como objetivo incorporar ao contexto nacional o conceito de *Maritime Operation Center*, inspirado no modelo de sucesso utilizado pela Marinha dos Estados Unidos (*US Navy*) e fundamentado em um ciclo de seis atividades, a saber: 1) avaliação contínua dos efeitos das missões e operações em curso; 2) determinação de quais informações de inteligência críticas são necessárias para atingir os objetivos operacionais; 3) planejamento alinhado com os objetivos operacionais e com a missão; 4) garantia que o comando tenha as informações necessárias para cumprir os objetivos operacionais e de missão; 5) estabelecimento da autoridade decisória e delegação de autoridade organizacional para o planejamento e execução da missão; e 6) supervisão e monitoramento da execução dos planos, avaliação do desempenho e realização de adaptações conforme necessário (Beaty *et al.*, 2009).

Essa iniciativa buscou alinhar a estrutura brasileira às demandas de um ambiente estratégico cada vez mais dinâmico e complexo, no qual se torna fundamental uma coordenação interagências mais eficaz (Franca, 2022), além da padronização dos procedimentos operacionais (Marinha do Brasil, 2021), contribuindo para uma atualização doutrinária baseada na concepção moderna de *Sea Power* (Silva; Santos, 2022).

Contudo, a história do COMPAAz não se limita à sua transformação a partir da estrutura organizacional do CISMAR, pois suas origens se encontram na criação, ainda na

década de 1960, do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAN), cuja responsabilidade principal era coordenar o controle naval do tráfego marítimo nas águas sob jurisdição do Brasil. No princípio, seu objetivo estava relacionado à proteção do tráfego marítimo com a formação de comboios, uma doutrina herdada da II Guerra Mundial (1939–1945) e mantida durante os anos de Guerra Fria, em um cenário de bipolaridade no Sistema Internacional, no qual os ataques de submarinos soviéticos eram vistos como principal ameaça marítima contra os aliados dos Estados Unidos da América em áreas marítimas sob responsabilidade do Brasil (Malafaia, 2019).

A transição do COMCONTRAN para o CISMAR e, posteriormente, para o COMPAAZ refletiu um processo de adaptação diante do aumento da diversidade das ameaças no ambiente marítimo, o que passou a exigir da Marinha do Brasil uma atuação para além do controle naval do tráfego marítimo, sendo necessária uma maior vinculação da força armada aos demais órgãos do Estado brasileiro (Franca, 2022).

Isso se deu porque as demandas sociais se tornaram tão complexas, diversificadas e multidimensionais que, atualmente, nenhum órgão ou agência é capaz de enfrentá-las isoladamente (Garcia, 2014), e as marinhas deixaram de ser as únicas instituições responsáveis por garantir a segurança marítima (Speller, 2019).

À vista disso, o aprimoramento do grau de maturidade das relações interagências tornou-se uma condição essencial para o êxito das operações (Figueiredo; Moreira, 2022) também no ambiente marítimo. É com tal foco que nasceu o COMPAAZ, concebido como um centro de natureza interagências, voltado à coordenação de esforços no domínio marítimo (Franca, 2022; Silva; Santos, 2022).

Também é importante destacar que o centro sedia o projeto-piloto de guarnecimento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ), cujo propósito é promover o aprimoramento contínuo da consciência situacional marítima e, conseqüentemente, da segurança nesse domínio (Marinha do Brasil, 2021).

Sua atuação está voltada ao fortalecimento da segurança no espaço marítimo de interesse do Brasil, com foco nas dimensões de monitoramento, controle e proteção. Almeja-se atingir a capacidade de realizar análises mais acuradas de embarcações com comportamentos anômalos, além de estimular a interoperabilidade entre os diversos órgãos nacionais que tomam parte na implementação da segurança marítima (Franca, 2022).

O COMPAAZ pode permitir uma atuação mais precisa ao integrar dinamismo operacional, consciência situacional ampliada e capacidade de pronta resposta frente a distintas contingências, o que geraria não apenas agilidade no processo de interpretação e

compartilhamento de informações (Silva; Santos, 2022), mas também a capacidade de tomada da melhor decisão possível.

A composição atual do centro já conta com a participação da Marinha do Brasil, como órgão central que agrupa e reúne os representantes de outros sete órgãos e agências do Estado brasileiro (Franca, 2022), que se fazem presentes por meio dos seguintes elementos de ligação, a saber: Polícia Federal (PF), Receita Federal do Brasil (RFB), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

A presença desses órgãos no interior do COMPAAz indica o caráter interagências da iniciativa e sua capacidade de somar esforços, a partir de diferentes esferas do Estado. Cada instituição contribui com competências específicas para o enfrentamento de distintas ameaças no ambiente marítimo, evidenciando a diversidade e a complexidade dos desafios contemporâneos à segurança nesse domínio, que vão desde ilícitos federais e infrações sanitárias até crimes ambientais e riscos à navegação, compondo um amplo leque de ameaças a serem enfrentadas (Franca, 2022; Silva; Santos, 2022).

A seguir, o Quadro 1 apresenta a relação dessas agências, detalhando suas atribuições e as principais ameaças marítimas com as quais estão relacionadas.

Quadro 1 – Relação das agências com participação no COMPAAz e envolvidas com a segurança marítima e suas respectivas ameaças relacionadas

Órgão/Agência	Atuação no COMPAAz	Ameaças relacionadas
PF	Combate a crimes federais no ambiente marítimo.	Tráfico de drogas, terrorismo, contrabando, imigração ilegal, roubo armado.
RFB	Fiscalização aduaneira e repressão a ilícitos tributários.	Ilícitos tributários e aduaneiros relacionados a drogas, armas de fogo e contrafação.
ANTAQ	Regulação e fiscalização do transporte aquaviário e terminais portuários.	Segurança da navegação aquaviária.
ANVISA	Fiscalização sanitária de embarcações, cargas e tripulações.	Doenças infectocontagiosas.
Ibama	Monitoramento ambiental e fiscalização de infrações ambientais.	Poluição ambiental, pesca ilegal.
ICMBio	Proteção de áreas marinhas protegidas e unidades de conservação.	Atividades ilegais em unidades de conservação ambiental.
Conportos	Coordenação de ações de segurança pública em instalações portuárias e vias navegáveis.	Segurança dos portos.

Fonte: Elaborado pelo autor (2025) com base em Malafaia (2019), Franca (2022) e Silva e Santos (2022).

Paralelamente à dinâmica interagências em nível interno, a crescente internacionalização das questões ligadas à segurança marítima tem demandado do Brasil uma intensificação dos esforços de cooperação com outros países, bem como uma maior inserção em redes internacionais de segurança marítima, especificamente no tocante ao controle do tráfego marítimo (Malafaia, 2019).

A complementaridade entre coordenação nacional e iniciativas de cooperação internacional visa aprimorar a capacidade de vigilância, fiscalização e resposta a incidentes, inserindo o país de maneira mais ativa nas redes e dinâmicas regionais e multilaterais de segurança marítima (Silva; Santos, 2022).

Nesse sentido, destaca-se a adesão da Namíbia e do Uruguai ao Centro de Dados Regional LRIT (Long-Range Identification and Tracking)-Brasil, bem como a assinatura de acordos de cooperação para o compartilhamento de informações com os países membros do Plano para a Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (CODEFTRAMI), no âmbito da Organização dos Estados Americanos (OEA), além da Guarda Costeira dos Estados Unidos (USCG) (Malafaia, 2019) e das marinhas do Chile, Portugal, Índia e Camarões. Adicionalmente, o Brasil também participa na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), em conjunto com Argentina, Paraguai e Uruguai (Franca, 2022).

A despeito de o COMPAAz representar um avanço institucional importante, sua implementação ainda está em curso, sobretudo devido à incompletude das funcionalidades previstas para a operação plena do SISGAAz. Ainda assim, é possível reconhecer o potencial do centro para aprimorar significativamente a dinâmica de segurança marítima nas águas jurisdicionais brasileiras.

De modo geral, pode-se dizer que o COMPAAz representa uma iniciativa relevante da Marinha do Brasil no esforço de adaptação às exigências contemporâneas da segurança marítima, ao incorporar uma abordagem interagências que favorece a conjugação de distintas capacidades estatais diante de ameaças complexas e multifacetadas da atualidade.

Sua concepção, inspirada no modelo internacional estadunidense, aliada à inserção gradual em arranjos cooperativos de âmbito regional e internacional, expressa um movimento institucional voltado à ampliação da vigilância, da prontidão e da capacidade de resposta no domínio marítimo.

Porém, não obstante os avanços associados à sua criação, permanecem ainda desafios significativos no campo da governança e da centralidade do processo decisório. Tais questões demandam uma análise crítica acerca das limitações institucionais do COMPAAz

e de suas possibilidades de consolidação e fortalecimento, especialmente no que se refere à sua posição dentro da estrutura organizacional do Estado brasileiro.

É importante destacar que o COMPAAz está inserido na hierarquia do ComOpNav, subordinando-se diretamente ao Comando da Marinha, o qual, por sua vez, se reporta ao Ministério da Defesa. Esse posicionamento institucional implica que o centro operativo se localize, na prática, no quarto nível da administração federal, o que pode representar um fator limitante à sua capacidade de liderança e de coordenação interagências em esferas mais amplas e estratégicas.

Consideradas essas observações, pode-se ressaltar, resumidamente, que o presente *paper* buscou discutir conceitos, desafios e a realidade brasileira em relação à temática da governança e da segurança no ambiente marítimo, tendo como foco a criação e a estruturação do COMPAAz. O estudo vislumbrou que, embora o país enfrente lacunas estruturais importantes nesse campo, a institucionalização de uma abordagem interagências, tendo como referência o centro em questão, representa um esforço relevante no sentido de fortalecer a articulação de capacidades estatais diante de ameaças marítimas contemporâneas, que são, por natureza, complexas, multidimensionais e transnacionais.

O tópico seguinte busca consolidar os principais argumentos anteriormente apresentados sob a forma de recomendações.

4 RECOMENDAÇÕES

- **Consolidar o COMPAAz como uma estrutura institucional integradora, capaz de prover vigilância, prevenção e resposta em ambiente coordenado e cooperativo** – o que permitiria superar a fragmentação institucional que hoje limita a eficácia da vigilância e da resposta a incidentes no ambiente marítimo. Ao reunir, sob uma mesma estrutura, as capacidades de monitoramento, análise e ação das diferentes agências envolvidas, criaria-se um sistema de consciência situacional marítima mais robusto, favorecendo a antecipação de ameaças, a otimização de recursos e a celeridade na tomada de decisão. Essa integração reforçaria a capacidade nacional de prover segurança e boa ordem no mar, em consonância com as práticas internacionais de governança oceânica;
- **Fortalecer a abordagem interagências, ampliando a articulação entre as capacidades estatais diante de ameaças marítimas complexas, multidimensionais e transnacionais** – as ameaças contemporâneas, como tráfico ilícito, poluição marinha,

ciberataques e disputas de soberania, ultrapassam os limites de competência de qualquer instituição isolada. O fortalecimento da abordagem interagências, por outro lado, favoreceria o compartilhamento de informações, a integração operacional e a construção de respostas conjuntas, ampliando a eficiência do Estado no enfrentamento de riscos de natureza complexa e transnacional;

- **Expandir a inserção do COMPAAz em arranjos regionais e internacionais, aproveitando modelos de sucesso como referência para aprimorar a atuação no ambiente marítimo por parte do Estado brasileiro** – a inserção do COMPAAz em outras redes e fóruns internacionais de segurança marítima possibilitaria um maior intercâmbio de informações, tecnologias e boas práticas, fortalecendo a capacidade brasileira de atuação em um espaço globalizado e interdependente. Essa integração poderia elevar o protagonismo do Brasil nas discussões sobre governança oceânica, economia azul e segurança cooperativa, ao mesmo tempo em que contribui para o alinhamento normativo e operacional com os padrões internacionais de segurança marítima;
- **Repensar o arranjo organizacional do COMPAAz, especialmente quanto à sua posição institucional (quarto nível da administração federal) e subordinação ao ComOpNav, de modo a ampliar sua autonomia e protagonismo** – a atual configuração organizacional limita o potencial estratégico do COMPAAz, restringindo sua capacidade de coordenação transversal e de representação interministerial. Elevar seu status institucional e assegurar maior autonomia decisória permitiria consolidá-lo como órgão de coordenação superior da política marítima, com interlocução direta junto aos níveis estratégicos do Estado. Essa reformulação poderia contribuir para maior coerência nas políticas de defesa, segurança e desenvolvimento marítimo, além de facilitar o diálogo com parceiros civis e internacionais;
- **Ampliar a cooperação entre instituições civis e militares, promovendo maior integração multissetorial na governança marítima** – a complexidade da governança marítima contemporânea demanda interações constantes entre setores de defesa, meio ambiente, economia, ciência, transporte e segurança pública. A ampliação da cooperação civil-militar fortaleceria a gestão integrada do mar, reduziria redundâncias e ampliaria o alcance das ações estatais, sobretudo em áreas como monitoramento ambiental, proteção de infraestrutura crítica e combate a ilícitos. Essa aproximação também contribuiria para

consolidar um modelo de governança colaborativa, no qual o mar é compreendido como um bem público estratégico; e

- **Fortalecer mecanismos de coordenação interinstitucional, garantindo processos decisórios mais integrados e eficazes** – a ausência de mecanismos estáveis de coordenação tende a gerar sobreposição de competências, lacunas operacionais e lentidão decisória. O fortalecimento desses mecanismos por meio de comitês permanentes, sistemas de informação compartilhados e protocolos de resposta conjunta asseguraria sinergia entre os diversos órgãos envolvidos e conferiria maior previsibilidade às ações governamentais. A adoção de práticas de governança interinstitucional robustas também favoreceria o alcance da “*good order at sea*” (Till, 2009, p. 286) essencial à estabilidade e à segurança marítima do Estado brasileiro.

REFERÊNCIAS

BATEMAN, S. Maritime security governance in the Indian Ocean region. **Journal of the Indian Ocean Region**, v. 12, n. 1, p. 5-23, 2016.

BEATY, V.; BERHANE, Y.; CHEN, L.; HUNT, J. C.; REYNOLDS, L. **Functional gap analysis of the Maritime Operations Centers**. Monterrey: Naval Postgraduate School, 2009. Disponível em: <https://calhoun.nps.edu/server/api/core/bitstreams/411f4aee-8b18-4df6-8dd6-b3c0ebbee844/content>. Acesso em: 30 jul. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Marinha ativa o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul**. Marinha do Brasil, 15 dez. 2021. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-ativa-o-comando-de-operacoes-maritimas-e-protecao-da-amazonia-azul>. Acesso em: 17 jul. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Economia azul: o mar**. Marinha do Brasil, Rio de Janeiro, s.d. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/sobre>. Acesso em: 22 jul. 2025.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Secretaria Especial para Assuntos Jurídicos. **Decreto nº 12.481, de 2 de junho de 2025**. Institui a Política Marítima Nacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2025/Decreto/D12481.htm. Acesso em: 17 jul. 2025.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994**. Aprova a Política Marítima Nacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1265.htm. Acesso em: 17 jul. 2025.

BUEGER, C.; EDMUNDS, T. **Understanding Maritime Security**. New York: Oxford University Press, 2024. 240 p.

BUZAN, B; HANSEN, L. **A evolução dos estudos de segurança**. São Paulo: Ed. Unesp, 2012. 576 p.

BUZAN, B.; WÆVER, O.; DE WILDE, J. **Security**: a new framework for analysis. London: Lynne Rienner Pub, 1998. 239 p.

CEPIK, M. Segurança Nacional e Segurança Humana: Problemas Conceituais e Consequências Políticas. **Security and Defense Studies Review**, v. 1, n.1, p. 1-19, 2001.

COMPAAz. Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul. Missão. **gov.br**, s.d. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/compaaz/node/156>. Acesso em: 17 jul. 2025.

DCAF - Geneva Centre for Security Sector Governance. **Maritime Security Sector Governance and Reform**. SSR Backgrounder Series. Geneva: DCAF, 2023. Disponível em: https://www.dcaf.ch/sites/default/files/publications/documents/DCAF_BG_24_MaritimeSecuritySectorGovernanceReform_EN_spread.pdf. Acesso em: 17 jul. 2025.

DUARTE, É. E. Maritime Security in the South Atlantic. *In*: **Routledge Handbook of Maritime Security**. London: Routledge, 2022. p. 323–333.

DUARTE, É. E.; MOURA, G. H. de. Os Fins e os Meios Navais no Âmbito da Zona Econômica Exclusiva. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**, v. 6, n. 2, 2019.

FIGUEIREDO, T. A.; MENDES, C. S. M. Impactos da ausência de uma Estratégia Nacional de Segurança na governança dos setores de segurança e defesa no Brasil: considerações iniciais. **Revista de Segurança, Desenvolvimento e Defesa**, v. 1, n. 1, 2024. Disponível em: <https://rsdd.esd.gov.br/index.php/rsdd/article/view/19>. Acesso em: 18 jul. 2025.

FIGUEIREDO, T. A; MOREIRA, N. X. Coordenação e Planejamento: categorias centrais da relação interagências. **Coleção Meira Mattos: revista das ciências militares**, Rio de Janeiro, v.16, n.56, p.279-293, maio/ago. 2022. Disponível em: <http://ebrevistas.eb.mil.br/RMM/article/view/9235>. Acesso em: 20 jul. 2025.

FRANCA, R. F. **Operações Interagências**: uma abordagem do relacionamento do COMPAAz com as Agências Governamentais no contexto da Segurança Marítima. 81 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Navais) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2022.

GARCIA, S. Q. **A conformação da política brasileira de defesa para as fronteiras**: interação entre governo e agências. 2014. 120 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/18389>. Acesso em: 26 jul. 2025.

HUI, V. T. **War and state formation in ancient China and early modern Europe**. Cambridge: Cambridge University Press, 2005. 294 p.

KLEIN, N. **Maritime Security and the Law of the Sea**. 1 ed. New York: Oxford University Press, 2011.

MAHAN, A. T. **The influence of sea power upon history, 1660-1783**. New York: Courier Corporation, 2012. 656 p.

MALAFIA, G. L. **Operação Interagências: um novo conceito de operação para o CISMAR**. 71 p. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) – Escola Superior de Guerra, 2019. Disponível em: <https://repositorio.esg.br/handle/123456789/816>. Acesso em: 18 jul. 2025.

MEDEIROS FILHO, O. Segurança, Defesa e uso da força: desafios conceituais e políticos. **Análise Estratégica**, v.7, n.1, dez. 2017/ fev. 2018. Disponível em: https://www.ceeex.eb.mil.br/index.php?option=com_content&view=article&id=77&catid=57&Itemid=170&lang=en. Acesso em: 24 maio 2025.

PIERRE, J.; PETERS, B. G. **Governance, Politics and the State**. London: Macmillan, 2000. 256 p.

SALVAMAR BRASIL. LRIT (Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância). **gov.br**, s.d. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/salvamarbrasil/Sistema/lrit>. Acesso em: 20 jul. 2025.

SILVA, W. P.; SANTOS, W. L. P. **A Segurança Marítima na Amazônia Azul e o comércio exterior: destaque para a relação institucional entre a Receita Federal do Brasil e Marinha do Brasil**. 31 p. Monografia (Curso de Altos Estudos em Defesa) – Escola Superior de Defesa, 2022. Disponível em: <https://repositorio.esg.br/handle/123456789/1655>. Acesso em: 20 jul. 2025.

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

TILL, G. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 2. ed. Abingdon: Routledge, 2009. 409 p.