

# A Inteligência Nas Operações De Paz De Caráter Naval: O Caso Do Líbano E Suas Lições Para A Inteligência Marítima

Prof. Me. Carlos Eduardo Vieira Nunes

Escola Superior De Defesa, Brasil

## Resumo:

Este artigo tem como objetivo apresentar uma abordagem sobre a experiência brasileira na Atividade de Inteligência (AI) da Força-Tarefa Marítima (FTM) da United Nations Interim Force in Lebanon (UNIFIL), voltada à aplicação das lições que se mostraram válidas, nessa relevante missão, à segurança marítima no Atlântico Sul, mormente à proteção do ambiente marítimo da Amazônia Azul. Como principais resultados, foram apresentados aspectos doutrinários e históricos de uma operação de paz de caráter naval, sua importância na atualidade e o papel da Inteligência em operações dessa natureza; foi abordada a AI desenvolvida na FTM, com suas especificidades, identificando-se desafios e oportunidades de melhoria, sendo analisadas a validade das lições aprendidas e a relevância de sua aplicação na segurança marítima da Amazônia Azul; e foi verificada a possibilidade de aprimoramento no processo de produção de conhecimento em apoio à tomada de decisão, na área da segurança marítima, aliando a utilização racional de novas tecnologias ao valioso trabalho humano, constatando-se a importância do incremento da AI marítima, visando à segurança e defesa da Amazônia Azul.

**Palavras-chave:** Inteligência; Inteligência Marítima; Força-Tarefa Marítima da UNIFIL.

Date of Submission: 24-09-2024

Date of Acceptance: 04-10-2024

## I. Introdução

No cenário mundial atual, onde cresce a importância e enfatiza-se a atenção sobre as temáticas relacionadas ao ambiente marítimo, mostra-se relevante refletir quanto à potencial contribuição da Inteligência<sup>1</sup>, para a segurança marítima no Atlântico Sul, porção tão importante do entorno estratégico brasileiro<sup>2</sup>. Nesse contexto, a experiência da participação brasileira na Força-Tarefa Marítima (FTM) da *United Nations Interim Force in Lebanon* (UNIFIL), mais especificamente o exercício da Atividade de Inteligência<sup>3</sup> (AI) orientada a essa relevante missão no Líbano, revela-se um campo de interesse a ser explorado, a fim de se aplicar as lições que se mostraram válidas à segurança marítima do Atlântico Sul, mais particularmente à proteção do espaço marítimo da Amazônia Azul<sup>4</sup>.

Parece ser válido, portanto, buscar apresentar aspectos que podem ser explorados, em razão da experiência advinda da participação em uma força naval no contexto de uma operação de paz, em atendimento ao mandato de uma missão da Organização das Nações Unidas (ONU). Isso posto, mostra-se importante realizar, em uma ótica prospectiva, uma abordagem quanto à utilização da experiência brasileira na AI em prol de operações de paz de caráter naval. Avalia-se que tal contribuição pode alcançar considerável relevância, em razão de ocupar uma crível lacuna existente nos conteúdos sobre o tema, com poucos trabalhos atuais dedicados ao assunto. Historicamente, a temática relacionada às operações de paz vem revelando sua importância. Contudo, os conhecimentos concernentes às possibilidades existentes no emprego das marinhas, por meio de suas forças navais, em operações desse tipo, ainda não estão disseminados de forma significativa, não obstante a

<sup>1</sup> Atividade que objetiva a obtenção, análise e disseminação de Conhecimentos dentro e fora do território nacional sobre fatos e situações de imediata ou potencial influência sobre o processo decisório e a ação governamental e sobre a salvaguarda e a segurança da sociedade e do Estado (Brasil, 1999).

<sup>2</sup> “Área de interesse prioritário para o Brasil, que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica” (Brasil, 2020b, p. 77).

<sup>3</sup> “Atividade baseada em processo mental, que tem por finalidade produzir e salvaguardar conhecimento de interesse. Desdobra-se em dois grandes segmentos: Inteligência - objetivamente voltado para a produção de conhecimentos; e Contra-Inteligência - objetivamente voltado para a salvaguarda de conhecimentos” (Brasil, 2015, p. 40).

<sup>4</sup> É a região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da Plataforma Continental brasileira. Possui cerca de 5,7 milhões de quilômetros quadrados, contemplando espaços marítimos, rios e lagos sob jurisdição brasileira. Uma imensidão de riquezas com vertentes econômica, científica, ambiental, cuja proteção e garantia da soberania requerem constante aprimoramento e integração de esforços de setores, instituições e segmentos da sociedade (Costa; Lampert, 2024).

expressiva atenção dedicada ao uso dessas forças multinacionais, em operações de interesse, durante as últimas décadas. Vale mencionar que pouco se trata do estudo e da aplicação da preciosa experiência adquirida por países cujas forças foram utilizadas em operações de paz de caráter naval em situações variadas, alinhadas com a questão.

Assim, a discussão do tema é orientada ao seguinte questionamento: analisando-se o caso da participação brasileira na FTM da UNIFIL, a integração e o processamento de dados, no âmbito da AI marítima, por meio de um sistema único, com a utilização de recursos tecnológicos atuais, em suporte ao valioso trabalho humano de análise, poderia otimizar o ciclo de Inteligência e, conseqüentemente, aprimorar o apoio ao processo decisório? E, como resposta, o artigo buscará apresentar o trabalho de Inteligência desenvolvido no Estado-Maior da FTM da UNIFIL, no período em que o Brasil esteve no Comando dessa Força, que muito contribuiu para a finalidade dessa relevante missão da ONU, considerando desafios e oportunidades verificados pelo Brasil durante o exercício da AI nas operações de paz de caráter naval no Líbano, discutindo como essa experiência pode ser útil para o aprimoramento da Inteligência marítima<sup>5</sup>, no contexto estratégico brasileiro, contribuindo para um ambiente de segurança marítima, com base nos documentos oficiais que norteiam a segurança e defesa no país e à luz da conjuntura regional e internacional atual. Nesse sentido, a abordagem tem o objetivo de descrever como a experiência da AI, advinda da participação brasileira na FTM da UNIFIL, pode contribuir para as iniciativas de segurança marítima voltadas ao entorno estratégico brasileiro, mormente sua Amazônia Azul.

Inicialmente, então, serão abordados alguns conceitos afetos às operações de paz de caráter naval, um breve histórico quanto à participação brasileira na FTM da UNIFIL e aspectos relativos ao papel exercido pelo Brasil ao atuar nessa missão. Na sequência, será apresentado um panorama da AI desenvolvida na missão, procurando apontar os desafios e problemas constatados, identificando, também, as oportunidades que podem ser exploradas para incrementar o controle e a gestão da segurança marítima da Amazônia Azul, porção do importante e complexo espaço marítimo do Atlântico Sul. No prosseguimento, o artigo buscará descrever as potenciais contribuições, em termos de lições aprendidas, fruto da atuação brasileira, particularmente de sua Inteligência nas operações de paz de caráter naval, enfatizando a validade de se fortalecer o trabalho humano na AI, por meio do uso de recursos tecnológicos atuais. E, ao final, serão feitas as considerações no intuito de demonstrar e evidenciar a relevância dessa experiência na AI, obtida com a participação brasileira na UNIFIL, como contribuição, no campo da Inteligência marítima, a possíveis novas operações de mesma natureza e, principalmente, para a segurança marítima na Amazônia Azul.

## **II. O Brasil Nas Operações De Paz De Caráter Naval**

Uma maneira de empregar o poder naval além das fronteiras do território nacional, em tempo de paz, corresponde à participação de uma força naval – com seus meios navais, de fuzileiros navais e aeronavais – no contexto de uma força multinacional, operando sob a égide de um organismo internacional. Na UNIFIL, essa natureza naval de uma operação de paz restou caracterizada e demonstrada efetivamente, com a criação de uma força composta de meios navais e aeronavais, para atuar em uma *Area of Maritime Operations*<sup>6</sup> (AMO), estabelecida no mar Mediterrâneo Oriental, a partir da costa libanesa. A Marinha do Brasil (MB) estabelece para esse tipo de operação de paz, com seu caráter naval por excelência, o seguinte conceito: “Operação de Paz de Caráter Naval é uma operação militar na qual o Poder Naval é normalmente empregado em atividades de emprego limitado da força, aqui enquadradas as atribuições subsidiárias cabíveis, sob a égide de organizações internacionais” (Brasil, 2023, p. 8-1).

O Estado brasileiro tem um significativo histórico de atuação em missões de paz. Com um reconhecido papel, o Brasil, como um dos países fundadores da ONU, vem contribuindo significativamente nas operações de paz no cenário mundial ao longo dos anos.

Sobre a UNIFIL, a missão foi criada, em 1978, a pedido do governo do Líbano, por meio das resoluções 425 e 426 do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), com o propósito de confirmar a retirada das tropas de Israel do sul do território libanês, restaurar a paz internacional e a segurança, bem como auxiliar o Líbano na restauração de sua autoridade efetiva na área (Conselho de Segurança das Nações Unidas, 1978). Em 2006, outra vez para atender uma solicitação do governo libanês, ocorre a criação de uma FTM pertencente à UNIFIL, cumprindo o mandato da Resolução 1701 do CSNU, a fim de auxiliar o governo do Líbano a exercer o controle das águas territoriais, proteger a costa libanesa e evitar o ingresso ilegal de armas ou materiais não autorizados no país (Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2006). Desse modo, a FTM da UNIFIL surge como a primeira e, até o momento, única força tarefa de caráter naval a fazer parte de uma missão

---

<sup>5</sup> “Campo da Atividade de Inteligência voltada para a produção de conhecimento afeto aos assuntos marítimos, com objetivo de subsidiar o processo decisório da Autoridade Marítima exercida pelo Comandante da Marinha e seus representantes” (Brasil, 2022a, p. 2-6).

<sup>6</sup> Área operacional definida pelo *Force Commander* da Missão para as forças marítimas (United Nations, 2015, p. 65, tradução nossa).

de manutenção da paz da ONU. A criação da FTM constituiu-se um marco histórico, tendo possibilitado a suspensão do bloqueio naval imposto ao Líbano por Israel.

Por cerca de cinco anos, o Comando da FTM foi revezado por quatro países: Alemanha, por duas vezes; Itália, por três vezes; França; e Bélgica. No início de 2011, o Brasil assumiu o Comando da FTM, liderando-a ininterruptamente, até janeiro de 2021, ocasião em que transmitiu o Comando para a Alemanha (United Nations, 2022). A atuação do Brasil, com sua Marinha, no Líbano, teve um certo grau de ineditismo, pois a ONU conferiu ao país o Comando de sua FTM, exercido, durante todo o período de participação, por um Contra-Almirante brasileiro. A FTM – composta por navios e meios aeronavais de diferentes países – caracteriza-se como o único exemplo de uma força naval colocada sob a bandeira da ONU, como parte integrante de uma operação de manutenção da paz. Seu contingente, com os respectivos meios empregados, atende à finalidade de contribuir com a Marinha libanesa no monitoramento e patrulhamento de uma AMO, junto ao mar territorial libanês, por meio de atividades de interdição marítima, prevenindo a entrada não autorizada de armas e materiais relacionados, por via marítima, no território do Líbano; e no adestramento de sua Marinha, a fim de construir capacidades navais para a condução, de forma autônoma, das tarefas de segurança marítima em suas águas jurisdicionais. Ademais, realiza operações de busca e salvamento em estreita coordenação com a Marinha libanesa e de vigilância aérea sobre o espaço marítimo e terrestre do país em apoio às autoridades libanesas. No período em que participou da missão, a MB manteve naquele país um navio e um helicóptero com suas respectivas tripulações. Militares da MB ocuparam vários cargos e funções, integrando o Estado-Maior da FTM e, também, o do Comandante do Componente Militar<sup>7</sup> da UNIFIL. Nessa ocasião, juntamente com o Brasil, também integravam a FTM a Alemanha, Bangladesh, Grécia, Indonésia e Turquia. Relewa mencionar que o Brasil foi o único país não integrante da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) que exerceu o Comando de uma força-tarefa no mar em uma missão da ONU. Essa participação encerrou-se, após praticamente uma década completa – de 24 de fevereiro de 2011 a 15 de janeiro de 2021 – em que o Brasil exerceu seu papel nas águas do Mar Mediterrâneo Oriental, cumprindo sua missão sob a égide da ONU, tendo, indiscutivelmente, construído um legado que, além da aquisição de experiência em operações de paz de caráter naval, garantiu ao país, por meio de sua Marinha, visibilidade e credibilidade no cenário global. O fim da participação brasileira na FTM foi decorrente de um estudo criterioso, concluído em 2019, em que os ganhos operacionais, face ao esforço logístico para permanência de meios da MB em missão no Líbano, indicaram a necessidade de reorientar a postura estratégica do país (Brasil, 2019).

Assim, por cerca de uma década, a MB participou ativamente, com meios e pessoal, de uma operação de paz de caráter naval, sob a égide da ONU, interagindo, direta e indiretamente, com as mais variadas nacionalidades, fazendo parte de um seleto rol de mantenedores da paz. A oportunidade de operar com outras Marinhas proporcionou um significativo incremento à capacitação da MB em operações multinacionais, principalmente, nas áreas de Inteligência, Comando e Controle, Comunicações, Logística, Operações Navais e Aéreas. O Comando da FTM, exercido pelo Brasil em uma longa e ininterrupta janela temporal, evidenciou o reconhecimento do profissionalismo e a confiança na qualidade do trabalho, destacando a capacidade das Forças Armadas brasileiras no cenário internacional.

Em todos os contingentes, a missão sempre exigiu de cada tripulação e de cada respectivo navio diversas capacidades e competências. A ininterrupta e eficaz AI, sob a condução e responsabilidade da MB, por exemplo, foi primordial para a execução das tarefas da FTM, atribuídas aos seus respectivos navios, garantindo o emprego de todos os meios navais componentes e a atuação da força naval como um todo no cumprimento de sua missão. Por um ciclo de quase dez anos completos, o Brasil, por meio de sua Marinha, esteve conduzindo as ações da FTM, exercendo, assim, de maneira incontestada, sua liderança. Essa jornada trouxe aos militares que integraram os sucessivos contingentes brasileiros uma valiosa experiência nesse tipo de operação, cujo caráter naval revelou-se um condimento novo e especial. Ao longo de todos esses anos, essa atuação bem-sucedida na UNIFIL permitiu ao Brasil a incorporação de novos e relevantes conhecimentos em diversas áreas, incluindo a Inteligência. A participação brasileira na FTM da UNIFIL constituiu-se em um relevante marco de atuação em operações de paz de caráter naval, em nível mundial. Assim, encerrado esse ciclo exitoso, ao ser evidenciado o papel exercido pelo Brasil na FTM, mostra-se interessante um olhar crítico para a experiência advinda dessa atuação, buscando-se explorar particularmente as lições aprendidas durante o exercício da AI, a qual mostrou-se essencial para o cumprimento da missão.

### **III. Atividade De Inteligência Na Força-Tarefa Marítima Da Unifil**

Em 2006, com a Resolução 1701 do CSNU, foi assinado um Acordo Técnico entre a UNIFIL e a *Libanese Armed Forces*, de modo a fornecer mecanismos para a coordenação de operações e atividades entre a FTM e a Marinha libanesa na AMO. Isso foi concretizado por meio de um conjunto comum de procedimentos

---

<sup>7</sup> O Comandante do Componente Militar da operação de paz é o *Force Commander* (United Nations, 2022).

operacionais padrão, utilizados por todos os envolvidos, que possibilitaram uma consciência situacional marítima, contribuindo, assim, para o cumprimento da missão.

Desde então, a FTM vem operando em toda a extensão da costa libanesa, nesse espaço chamado AMO, em estreita coordenação e cooperação com a Marinha libanesa, de acordo com uma série de planos e normativos, reportando embarcações suspeitas às autoridades libanesas, as quais realizam as inspeções. Nesse contexto, a FTM pode desviar ou inspecionar esses navios suspeitos ou, mesmo, impedi-los de entrarem em águas libanesas. Esse processo de monitoramento, interrogatório de navios e, quando necessário, encaminhamento à Marinha libanesa para inspeção é denominado operação de interdição marítima, que visa a proteger a costa libanesa, impedindo a entrada não autorizada de armas ou materiais afins, por mar, no Líbano. Desde o início das operações da FTM, em 15 de outubro de 2006, até o último relatório oficial divulgado, em 15 de janeiro de 2022, foram interrogados 113.800 navios e encaminhados às autoridades libanesas para a realização de inspeções, no mar ou em terra, um total de 16.200 navios suspeitos (United Nations, 2022).

Para um melhor entendimento, vale mencionar que, nesse trabalho de monitoramento e interrogatório, nas operações de interdição marítima, os navios podem ser classificados como: não indicado para inspeção; ou embarcação de interesse. A classificação como embarcação de interesse implica em um acompanhamento especial e ocorre quando: (i) os navios não estiverem incluídos na lista de embarcações esperadas nos portos do Líbano, fornecida pela Marinha libanesa; (ii) os navios estiverem navegando fora de corredores específicos de abordagem dentro águas territoriais do Líbano; (iii) existirem informações que indiquem carga suspeita a bordo; (iv) os navios possuírem discrepâncias ou comportamento incomum; ou (v) houver alguma orientação específica determinada pelo Comandante da FTM. Ressalte-se que, com base na mesma previsão normativa sobre esse assunto, são consideradas como discrepâncias ou comportamento incomum, por parte dos navios, as seguintes situações: mal funcionamento das comunicações; estar fora do alcance do rádio; nenhuma cooperação ou cooperação parcial; dados contraditórios ou discrepantes; e rota ou atitude suspeita (United Nations, 2014).

Para esse trabalho ininterrupto de classificação e acompanhamento de embarcações de interesse, bem como todas as outras ações inseridas no escopo da *Peacekeeping Intelligence*<sup>8</sup>, a efetividade e assertividade na AI nas operações de paz de caráter naval, no âmbito da FTM, mostra-se fundamental. Assim, o papel da Inteligência do Estado-Maior da FTM cresce em importância na concretização de uma *Peacekeeping Intelligence* muito específica, orientada ao caráter naval desse tipo de operação de paz com um escopo marítimo. Essa inteligência fornece ao Comando da FTM uma melhor compreensão das evoluções no cenário estratégico e operacional, não somente nos aspectos de *safety*<sup>9</sup> e *security*<sup>10</sup> na AMO, mas também em todo o espectro de atuação da UNIFIL como um todo.

Toda essa AI na operação de paz de caráter naval observa o ciclo de *Peacekeeping Intelligence*, o qual corresponde ao processo de produção de conhecimento que passa pela direção<sup>11</sup>, aquisição<sup>12</sup>, análise<sup>13</sup> e disseminação<sup>14</sup> com base em requisitos de Inteligência claramente estabelecidos, com o propósito de apoiar o processo de tomada de decisão do Comando da FTM (United Nations, 2019). Assim, a fase de disseminação do conhecimento que foi produzido para o apoio ao processo decisório marca o final de um ciclo de *Peacekeeping Intelligence* e o, conseqüente, início de um novo.

Note-se que com a evolução das missões de manutenção da paz das Nações Unidas, também evoluíram as capacidades, os processos e os procedimentos necessários para coletar e analisar as informações. Em ritmo muito acelerado, cenários complexos e desafiadores exigem que as missões sob a égide da ONU compreendam melhor os seus ambientes e contextos operacionais, mantendo uma visão estratégica dos desenvolvimentos, de modo a enfrentar os novos desafios e explorar as oportunidades específicas, permitindo que as forças, como é o caso da FTM, cumpram eficazmente a sua missão.

---

<sup>8</sup> Steele (2001) conceitua a *Peacekeeping Intelligence* como uma exploração ativa de informações e da tecnologia da informação para atingir objetivos.

<sup>9</sup> Nessa primeira acepção de segurança, o Poder Naval, dentro de suas atribuições subsidiárias particulares, na esfera da Autoridade Marítima, atua para que o tráfego seguro de embarcações seja realizado conforme as leis e as normas vigentes, por intermédio de inspeções e vistorias, prevenindo a poluição hídrica e a ocorrência de acidentes e incidentes de navegação; provê dados fidedignos para a navegação segura e realiza operações de busca e salvamento no mar aberto, entre outras atividades (Brasil, 2020a).

<sup>10</sup> Nessa segunda vertente, ocorre o emprego coercitivo do Poder Naval, geralmente com a participação de outros órgãos governamentais contra variados tipos de ilícitos e quaisquer outras ameaças (Brasil, 2020a).

<sup>11</sup> A orientação clara do Comandante, em todos os níveis, é o ponto de partida para o *Military Peacekeeping Intelligence* e descreve à Inteligência do Estado-Maior o que o Comando deseja saber.

<sup>12</sup> Aquisição refere-se à etapa de obtenção de dados e informações para servir como base para análise.

<sup>13</sup> Refere-se à divisão metódica da informação em suas partes componentes; exame de cada uma delas para encontrar correlações; e aplicação do raciocínio para determinar o significado e a relevância das partes e do todo.

<sup>14</sup> Disseminação' é a etapa de transmissão do conhecimento de inteligência para os decisores e outros setores de interesse da missão, que deve ser feita sem perda de oportunidade.

A FTM da UNIFIL pode realizar uma variedade de tarefas<sup>15</sup> específicas de apoio ao esforço militar da missão em sua totalidade, tanto no mar quanto em terra. Dentre essas tarefas típicas, duas são as mais ligadas à AI da FTM: (i) interdição de embarcações de interesse; e (ii) compartilhamento de informações de Inteligência. Quanto à interdição de embarcações de interesse – que correspondem àquelas que não respeitam as linhas de demarcação marítima, bem como as suspeitas de violar os aspectos estabelecidos no mandato da missão – a abordagem foi realizada nos parágrafos anteriores. Sobre o compartilhamento de informações de Inteligência, vale enfatizar que a vigilância, coleta e análise de informação são funções essenciais de uma FTM. As informações coletadas devem ser efetivamente disseminadas e inseridas em uma rede de compartilhamento de informações mais ampla. A extensão e a efetividade dessa rede revelam-se uma capacidade crítica para as operações marítimas da UNIFIL. Os conhecimentos de Inteligência produzidos orientam operações futuras e constroem uma consciência situacional marítima mais abrangente. As tarefas específicas de compartilhamento de informações incluem: coleta de informações por meio de vigilância e monitoramento de áreas de interesse; análise de informações para fornecer avaliações sobre ameaças e padrões de atividade na AMO; disseminação de informações para orientar o planejamento de operações futuras; e colaboração constante com outras partes interessadas para construção de uma abrangente consciência situacional marítima (United Nations, 2015).

Nesse contexto, a seção de Inteligência da FTM, cumprindo suas atribuições no exercício efetivo da AI, é responsável por planejar, coletar e analisar informações relativas a ameaças marítimas em apoio aos objetivos da missão, com foco na efetiva contribuição para o processo decisório. A seção também fornece à FTM previsões meteorológicas e gerencia as cartas e as relevantes referências de grade geográfica usadas para operações marítimas. O compartilhamento de conhecimentos de Inteligência é uma parte crítica de qualquer operação marítima. Nesse sentido, a Inteligência da FTM mantém estreitos laços com outros setores para o compartilhamento integrado de informações, contribuindo para o cumprimento da missão (United Nations, 2015).

De fato, considerando a experiência na AI na FTM, o acompanhamento de embarcações de interesse contribui para o cumprimento da missão de uma maneira muito relevante. A aplicação dos critérios já abordados para a seleção de navios suspeitos e seu, respectivo, processo de acompanhamento revelaram aspectos interessantes. Ficou constatado, por exemplo, que, normalmente, existe uma estreita relação entre as atividades ligadas às práticas ilícitas com os dados das embarcações atinentes às informações de *safety* (segurança voltada à proteção, relacionada ao estado e à condição do navio), *security* (segurança orientada ao envolvimento do navio em situações de atividades ilícitas), além de outros conhecimentos sobre a embarcação, tais como porto de origem, porto de chegada, rota de navegação etc.

Danssaert e Finardi (2012, p. 56-67) mencionam em sua publicação dois casos concretos – MV Letfallah II e MV Grande Sicília – que ilustram bem a validade e relevância do acompanhamento especial de navios de interesse no escopo da AI da FTM da UNIFIL. Em abril de 2012, o navio mercante Letfallah II, que teria partido do porto de Benghazi na Líbia, e feito escala em Alexandria no Egito, foi apreendido no porto libanês de Selaata, com três contêineres carregados com mísseis antiaéreos e anti-tanques, *rocket-propelled grenade* (RPG), metralhadoras, e uma grande quantidade de explosivos. Em maio do mesmo ano, no porto libanês de Trípoli, a bordo do navio mercante Grande Sicília, foi encontrado um contêiner com sessenta mil cartuchos, incluindo munições para pistolas 9mm e fuzis Kalashnikov (AK-47). E, em 2016, a Fragata Independência, da MB, realizando patrulha na AMO, na costa libanesa, detectou e perseguiu duas embarcações de lazer suspeitas, do tipo lanchas de grande porte, nas proximidades do porto de Saida, no Líbano. Em razão dessa ação, a Marinha libanesa apreendeu uma grande quantidade de entorpecentes, que corresponderia a um total de 2,5 toneladas de cocaína, captagon e haxixe (Plavetz, 2016).

Ainda, em 2016, um novo recurso<sup>16</sup> foi disponibilizado para o trabalho da Inteligência da FTM, acrescentando mais possibilidades e maior potencial de qualidade ao processo de produção do conhecimento. Não obstante, a exploração de mais essa ferramenta pelo analista, naturalmente, passou a exigir mais tempo e um maior esforço, demandando a cautela de, ao mesmo tempo, aproveitar a melhoria sem perder a tempestividade no funcionamento do ciclo de Inteligência para o oportuno apoio ao processo decisório.

Percebe-se que o exercício da AI mostrou-se essencial para o êxito da missão da FTM, revelando-se um fator primordial para o assessoramento ao processo de tomada de decisão. Ressalte-se que todo esse trabalho da Inteligência da FTM ocorre em um regime 24/7 – 24 horas por dia, 7 dias por semana – o que evidencia a importância de se buscar sempre uma maior eficácia em cada fase desse ciclo de Inteligência.

---

<sup>15</sup> [...] apoio às operações terrestres, proteção de instalações, proteção do transporte marítimo em trânsito, remoção de minas marítimas, busca e salvamento, interdição de embarcações de interesse, compartilhamento de informações de Inteligência, estabilização de operações, construção de capacidades, e evacuação de pessoal (United Nations, 2015, p. 16, tradução nossa).

<sup>16</sup> Durante o período do autor como Oficial de Inteligência da FTM da UNIFIL, foi disponibilizado pela Marinha e pela Guarda Costeira dos EUA, via Comando Sul dos EUA (US SOUTHCOM), para a Marinha do Brasil, extensivo ao Comando da FTM da UNIFIL, o acesso ao SeaVision (Seavision, 2024).

Vale destacar que a experiência brasileira na Inteligência da FTM da UNIFIL deixou lições importantes. Uma delas, que interessa a este estudo, aponta para a necessidade de dispor de sistemas atuais que permitam a integração de dados parametrizados e informações categorizadas em um sistema único, auxiliando efetivamente na produção de conhecimentos úteis, que contribuam na identificação de possíveis embarcações suspeitas e ameaças marítimas no contexto da missão. E, ainda, aliado a esse recurso, relevaria contar com ferramentas adequadas e atuais, lastreadas em tecnologias avançadas, para instrumentalizar o trabalho de Inteligência, proporcionando uma maior velocidade, sem perdas na qualidade. Isso aprimoraria as fases do ciclo de inteligência, reduzindo tempos e melhorando resultados, valorizando e refinando todo o trabalho humano de análise, gerando uma otimização da AI na produção do conhecimento e o, conseqüente, aperfeiçoamento no apoio ao processo de tomada de decisão.

Torna-se interessante, ainda, mencionar que a ONU, em congruência com as ideias apresentadas neste artigo, já sinalizava a importância de a Inteligência contar com sistemas integrados, aumentando, assim, sua eficiência na coleta e análise das informações, incluindo uma capacidade de alerta, detecção e reconhecimento de ameaças (United Nations, 2000).

Isso posto, denota-se a importância em se buscar alicerçar uma visão prospectiva de uma AI marítima que possa ser aprimorada, colimando a integração de sistemas e a celeridade em cada etapa do ciclo de Inteligência, tornando-a mais eficiente no apoio ao processo decisório. Nesse sentido, os ensinamentos colhidos dessa experiência ensejam aplicações no campo da Inteligência marítima com potencial de estimular a projeção do país nos assuntos afetos à segurança internacional, com enfoque maior ao contexto regional e nacional, mormente na área de segurança marítima, priorizando-se o cenário da Amazônia Azul, porção significativa do Atlântico Sul, que constitui parte do entorno estratégico brasileiro.

#### **IV. Inteligência Marítima Brasileira: Um Olhar Prospectivo**

Neste ponto da abordagem, resta clara a percepção de que as lições aprendidas na AI na FTM da UNIFIL destacam os aspectos integração e celeridade – ambos inter-relacionados – indicando que neles há um espaço com potencial a ser pensado e explorado, como uma oportunidade de melhoria no processo de produção do conhecimento. Releva, aqui, salientar que dois dos princípios da AI estão estreitamente ligados a esses aspectos, reforçando a validade da discussão focada em um aprimoramento. São eles: o princípio da Integração<sup>17</sup>, relacionado ao interesse de se integrar vários sistemas<sup>18</sup> em um único sistema; e o princípio da Oportunidade<sup>19</sup>, orientado à necessidade de se impingir velocidade ao ciclo de Inteligência sem perder qualidade no apoio ao processo decisório. Assim, um aperfeiçoamento nesse sentido, ancorado em tais princípios, que busque sanar deficiências, otimizando o ciclo de Inteligência, pode gerar um aprimoramento na Inteligência marítima brasileira que seria muito bem-vindo, em se tratando de interesse nacional.

Afinal, as dimensões continentais do território brasileiro conferem ao País uma posição de destaque na bacia do Atlântico Sul. Some-se a isso a sua capacidade de liderar processos de integração regional, e sua pujança comercial que posiciona o Brasil entre as maiores economias do mundo. Ademais, por meio de sua Marinha, o Brasil tem demonstrado uma efetiva presença nas suas águas jurisdicionais, revelando uma especial atenção à sua Amazônia Azul. Segundo Vaz (2021, p. 251), “o Atlântico Sul é extremamente importante para os países que o rodeiam, principalmente como fonte e transporte de riquezas e como meio para a defesa e projeção de poder, normalmente local e eventualmente regional”. Os documentos da Defesa enfatizam a importância do Atlântico Sul para o desenvolvimento do Estado brasileiro, quer seja pelas riquezas contidas na Amazônia Azul ou mesmo pela importância estratégica das linhas de comunicação marítimas com a África e com o restante do mundo para o comércio exterior brasileiro (Brasil, 2020b). Nesse aspecto, Till (2018, p. 38, tradução nossa) esclarece que “Qualquer coisa que perturbe significativamente o comércio marítimo é, portanto, suscetível de perturbar o sistema como um todo”.

Ameaças de toda ordem, como o terrorismo, a pesca ilegal, os crimes ambientais, o tráfico de drogas e a pirataria, dentre outros ilícitos, configuram uma realidade no contexto do Atlântico Sul, parte do entorno estratégico do país. Ressalte-se que a área marítima, correspondente à Amazônia Azul, projetada no Atlântico Sul, conta com cerca de 5,7 milhões de km<sup>2</sup>. Nesse espaço geográfico, circulam mais de 90% do comércio exterior brasileiro e são extraídos cerca de 95% do petróleo nacional. Não obstante, essa porção do Atlântico Sul – que possui portos estratégicos, importantes centros industriais e fontes de energia, além de recursos vivos, minerais e sítios ambientais – vem requerendo um olhar mais atento, tendendo a demandar uma presença mais

<sup>17</sup> “Todos os dados e conhecimentos obtidos devem ser processados, a fim de que o produto resultante seja o conhecimento integrado” (Brasil, 2022a, p. 2-7).

<sup>18</sup> Alguns sistemas: Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS); *Long-range identification and tracking* (LRIT); *Automatic Identification System* (AIS); *Satellite Synthetic Aperture Radar* (SAT-SAR); *Maritime Safety and Security Information System* (MSSIS); *Visible Infrared Imaging Radiometer Suite* (VIIRS); Radar Costeiro; Imagens eletro-ópticas; Radiofrequência (RF) (Seavision, 2024).

<sup>19</sup> “Consiste em desenvolver ações e apresentar resultados em prazo adequado à tomada de decisão” (Brasil, 2022a, p. 2-7).

expressiva do Estado brasileiro, por meio de sua Marinha e demais órgãos competentes (Brasil, 2020a). Tal panorama indica a cogente necessidade de segurança marítima e cooperação naval, com incremento nos sistemas de monitoramento e controle, contribuindo para engendrar uma mentalidade de segurança e defesa junto à sociedade compatível com a estatura do Brasil no concerto das nações.

Bueger e Edmunds (2024), ao abordarem assertivamente a segurança marítima, destacam os novos desafios advindos dos avanços tecnológicos e alertam quanto à importância de se olhar para o futuro. Nesse diapasão, em razão de todo o exposto, considerando o caso concreto apresentado nesta pesquisa, bem como todos os conceitos sobre a AI em operações de paz de caráter naval e a Inteligência marítima, em congruência, inclusive, com os dois princípios indicados, importa analisar as possibilidades oferecidas por duas interessantes tecnologias atuais, no escopo da questão estudada neste artigo: inteligência artificial (IA) e *machine learning* (ML), aprendizado de máquina em português.

Os estudos na área da IA tiveram início na década de quarenta. Já o termo ML foi usado pela primeira vez em 1959, por um engenheiro do *Massachusetts Institute of Technology* chamado Arthur Lee Samuel. Contudo, existem várias definições, não havendo um consenso sobre qual seria exatamente o conceito para o termo ML. De acordo com Tom Mitchell, que forneceu uma base teórica para a área, ML seria a capacidade de melhorar o desempenho na realização de alguma tarefa por meio da experiência (Mitchel, 2017). Em essência, o ML proporciona aos sistemas a capacidade de aprender e melhorar automaticamente com a experiência, sem ser explicitamente programado. Sua capacidade de lidar com grandes volumes de dados, transformar dados brutos em inteligência acionável, permitir a tomada de decisões preditivas e automatizar vários processos será, provavelmente, fundamental para enfrentar desafios atuais e futuros para a Inteligência marítima, melhorando os processos de tomada de decisão. Já a IA – área onde se enquadra o ML – pode ter um papel expressivo na Inteligência, automatizando tarefas complexas, integrando sistemas e melhorando processos decisórios.

Como exemplos de aprimoramento na aplicação da IA e do ML no apoio à Inteligência marítima, podem ser citados: capacidade de filtrar uma grande quantidade de dados de várias fontes, identificando padrões, incluindo informações de rastreamento de navios, previsões meteorológicas, entre outras; automatização e integração de diversos sistemas utilizados na Inteligência marítima, facilitando a identificação e o acompanhamento de perfis de navegação de contatos suspeitos; melhoria na segurança e na proteção dos sistemas marítimos, com a detecção de ameaças potenciais, identificação de comportamentos incomuns ou anômalos da embarcação, como encontros entre navios em alto-mar, conhecidos como *ship to ship*, desvios inesperados de rota ou mudanças de velocidade, os quais podem indicar atividades ilegais; e uso de *unmanned surface vessels* (*unmanned surface vehicles*), que são embarcações desprovidas de tripulação e passíveis de locomover-se de maneira autônoma ou remotamente controlada.

Importa lembrar que a utilização da IA e do ML na Inteligência marítima, conforme mencionado, visa ao alcance de uma maior eficiência em cada fase do ciclo de Inteligência, de modo a promover uma melhor eficácia no apoio ao processo decisório no campo da segurança marítima. Tal aprimoramento consistiria na conjugação de esforços entre o elemento máquina e o fator humano, aliando, respectivamente, uma alta e precisa capacidade de processamento de dados baseada em algoritmos, com uma análise mental interpretativa voltada à depuração e ao refinamento de uma informação em volume mais reduzido por já ter passado por um processamento inicial mais robusto.

Um bom exemplo, onde parece haver um campo muito fértil para a aplicação de tais conceitos, em sintonia com uma Inteligência marítima efetiva e atual, corresponde ao Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul<sup>20</sup> (SisGAaz), que busca integrar outros sistemas, o qual vem sendo continuamente aperfeiçoado, sempre em linha com a conjuntura atual e com as novas tecnologias.

Essa configuração da AI marítima, conjugando recursos humanos e materiais, em um binômio homem e máquina, explorando o melhor de cada um deles, na utilização de processos e sistemas existentes, tem um potencial de otimizar resultados em aplicações que são de interesse da segurança marítima da Amazônia Azul, tais como: monitoramento amplo e integrado, com uma visão completa, relacionando dados de diversas fontes, para um panorama abrangente da Amazônia Azul; análise em tempo real, com monitoramento constante do tráfego marítimo, de atividades ilegais e potenciais ameaças, permitindo respostas imediatas; combate à pesca ilegal e crimes marítimos, com identificação precisa e detecção de embarcações em pesca não autorizada, por meio do cruzamento de dados e análise de padrões de navegação; ações direcionadas, gerando um combate eficaz ao tráfico de drogas, pirataria e outros crimes marítimos através de monitoramento de rotas e interceptação estratégica; proteção do meio ambiente marítimo, com combate à poluição, monitoramento de

---

<sup>20</sup> “[...] consiste num grande ‘sistema de sistemas’ destinado a prover monitoramento e controle sobre nossas águas jurisdicionais, com dupla funcionalidade nos campos militar e civil [...]” (Brasil, 2020a). “Tem a missão de monitorar e proteger, continuamente, as áreas marítimas de interesse e as águas interiores, seus recursos vivos e não vivos, seus portos, embarcações e infraestruturas, em face de ameaças, emergências, desastres ambientais, hostilidades ou ilegalidades, a fim de contribuir para a segurança e a defesa da Amazônia Azul e para o desenvolvimento nacional” (Costa; Lampert, 2024).

manchas de óleo e outros poluentes, promovendo ações rápidas de contenção e mitigação; fiscalização rigorosa, contribuindo para a conservação de áreas protegidas e combate contra pesca predatória, garantindo a preservação da biodiversidade marinha; segurança da navegação aprimorada, com prevenção de acidentes, por meio de rastreamento de embarcações em tempo real para identificar riscos de colisão e emissão de alertas sobre condições climáticas adversas; busca e salvamento eficientes, localizando rapidamente embarcações em situação de emergência e coordenando ações de salvamento com maior agilidade; e monitoramento das fronteiras marítimas, com a detecção e dissuasão de embarcações estrangeiras em situação ilegal, protegendo os recursos naturais da Amazônia Azul e garantindo a salvaguarda dos interesses estratégicos nacionais na região, por meio de uma inteligência marítima que contribua para uma rápida capacidade de resposta a ameaças.

Isso posto, percebe-se que a aplicação da IA e do ML na Inteligência marítima oferece oportunidades interessantes para o futuro. Os benefícios potenciais são enormes e os investimentos nessa área estão crescendo rapidamente. Contudo, sua implementação ainda enfrenta alguns desafios, como a necessidade de infraestrutura adequada, a disponibilidade de dados de qualidade e a garantia da segurança e da confiabilidade dos sistemas. É importante que os governos, as empresas do setor marítimo e a comunidade científica trabalhem juntos para garantir que essas tecnologias sejam utilizadas de forma responsável e eficaz para melhorar a segurança marítima. Embora existam desafios, as pesquisas contínuas nessa área e os avanços tecnológicos sinalizam possibilidades inovadoras para revolucionar a Inteligência marítima, tornando-a mais eficiente.

Os avanços tecnológicos constituem uma realidade que impacta qualquer processo e permeia todas as fases durante o seu desenvolvimento. Explorar as tecnologias disponíveis, procurando integrá-las na busca dos melhores resultados e soluções, demonstra ser não somente uma possibilidade, mas, sobretudo, uma necessidade na atualidade. Esse quadro de evolução tecnológica implica a constante produção de conhecimento e o crescente armazenamento de grandes volumes de dados. A obtenção e a análise dessas quantidades massivas de informações ensejam oportunidades para uma AI capaz de utilizar os recursos da IA, com ênfase no ML, como apoio ao trabalho mais pormenorizado do analista de Inteligência, para posterior disseminação do conhecimento, com o devido assessoramento ao processo decisório e ações decorrentes.

## **V. Considerações Finais**

Com um panorama sobre o assunto, as questões fulcrais, neste artigo, foram orientadas à relevante experiência obtida pelo Brasil, durante sua participação na FTM da UNIFIL, com foco na AI em nível estratégico, atentando para os cogentes desafios à segurança marítima, tendo em mente as oportunidades que se descortinam para um efetivo aprimoramento na área de Inteligência marítima, com vistas à otimização do controle e gestão da Amazônia Azul. A abordagem construída neste artigo procurou erigir uma compreensão estruturada sobre a experiência que o Brasil desenvolveu no campo da Inteligência em operações de paz de caráter naval, ao participar, por cerca de uma década, na FTM da UNIFIL. Procurou entender os conceitos relacionados, a expertise desenvolvida e os ganhos obtidos, em virtude de um exercício continuado de uma AI muito específica, de maneira exitosa, em uma missão relevante e de caráter único, orientando essa experiência a uma visão prospectiva de aplicação dos ensinamentos colhidos em cenários de interesse no futuro.

Foi ressaltada a importância estratégica do Atlântico Sul, enfatizando-se a natural vocação marítima do Brasil em razão do seu vasto litoral e seu significativo comércio exterior. Assim, lançando um olhar para o interesse brasileiro, o estudo trouxe à tona a conveniência e pertinência do aproveitamento dos frutos de toda essa experiência alcançada, com uma aplicação das potencialidades desenvolvidas no ambiente multidimensional e complexo do Atlântico Sul, mais especificamente na Amazônia Azul. Nesse sentido, todos os argumentos trabalhados buscaram o devido embasamento, orientados em publicações e documentos oficiais, com uma atenção judiciosa aos direcionamentos estabelecidos em políticas e estratégias do País. Não obstante, cabe frisar a importante ancoragem de todo conteúdo construído no referencial teórico voltado a esse assunto.

Introduzindo-se o assunto, foi enfatizada a relevância do tema, ressaltando-se a sua importância não apenas para o interesse brasileiro, mas também para a possibilidade de um emprego futuro em operações de paz de natureza semelhante. Em seguida, foram apresentadas algumas informações sobre a atuação do Brasil na UNIFIL e aspectos conceituais da doutrina relativa às operações de paz de caráter naval, ressaltando a relevância de o País buscar explorar a experiência obtida na AI na FTM. No prosseguimento da abordagem, de uma maneira contextualizada e estruturada, foi apresentada uma visão sucinta do exercício e do processo da AI desenvolvidos por ocasião da participação brasileira na missão no Líbano. Em continuidade, consolidando o conjunto de ideias abordadas, restou alicerçada a compreensão de que toda a experiência construída, advinda da insigne participação brasileira no Líbano, na área de Inteligência, tem potencial para contribuir efetivamente com um incremento da AI, mormente uma Inteligência marítima voltada à Amazônia Azul, e em possíveis empregos futuros em operações de paz de caráter naval.

Notadamente, uma utilização de IA e ML pode potencializar a AI, permitindo uma maior celeridade, proporcionando a rapidez na integração de dados e emprego de filtros de interesse, valorizando a ação do analista, com reflexos muito expressivos e positivos. Todavia, foi ressaltado que o ML é um processo contínuo,

e a área está em constante evolução. Assim sendo, os sistemas utilizados na AI marítima, ao empregarem a IA, também precisam acompanhar essa constante evolução tecnológica. Não obstante os desafios, a IA e o ML têm o potencial de revolucionar a AI marítima, por meio do aprimoramento no processo de produção de conhecimento, em apoio à tomada de decisão, no amplo espectro da segurança marítima na Amazônia Azul, oferecendo diversas possibilidades de aplicação que podem aumentar a segurança, a eficiência e a sustentabilidade das operações marítimas.

Destarte, com o fim da bem-sucedida participação brasileira na FTM da UNIFIL, inaugura-se um novo marco de atuação para a MB, consistindo na possibilidade de um emprego ainda mais assertivo no Atlântico Sul, porção do entorno estratégico brasileiro. Por derradeiro, com fulcro em todo o constructo teórico desse artigo, constata-se que a temática voltada ao aprimoramento da segurança marítima, conjugando as lições advindas da experiência brasileira na AI em operações de paz de caráter naval e iniciativas de utilização de tecnologias atuais, tem o potencial de contribuir para a segurança e proteção da Amazônia Azul, tendo plena aderência aos interesses nacionais, de acordo com os documentos oficiais de Defesa. E, por ser relevante e atual, toda essa questão merece um estudo continuado, além de maior ampliação e aprofundamento na discussão sobre o tema. Restará evidenciado um campo de estudos fértil e importante a ser explorado, com vistas à atuação de uma Inteligência, sob um viés estratégico, voltada à contribuição para a segurança marítima no Atlântico Sul e, em especial, na Amazônia Azul.

### Referências

- [1]. Brasil. Lei Nº 9.883, De 7 De Dezembro De 1999: Institui O Sistema Brasileiro De Inteligência (Sisbin) E Cria A Agência Brasileira De Inteligência (Abin) E Dá Outras Providências. Brasília, Df: Presidência Da República, 1999. Disponível Em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9883.htm#:~:Text=Lei%20n%C3%A9883%20de,Abin%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9883.htm#:~:Text=Lei%20n%C3%A9883%20de,Abin%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias). Acesso Em: 14 Jul. 2024.
- [2]. Brasil. Marinha. Manual De Operações De Paz (Cgcfn-2-2). 1. Ed. Rio De Janeiro: Comando Geral Do Corpo De Fuzileiros Navais, 2023.
- [3]. Brasil. Marinha. Plano Estratégico Da Marinha (Pem 2040). Brasília, Df: Estado-Maior Da Armada, 2020a. Disponível Em: [https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub\\_pem\\_2040/book.html](https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html). Acesso Em: 14 Jul. 2024.
- [4]. Brasil. Marinha. Princípios E Conceitos Da Atividade De Inteligência (Ema-352). Brasília, Df: Estado-Maior Da Armada, 2022a.
- [5]. Brasil. Ministério Da Defesa. Glossário Das Forças Armadas (Md35-G-01). 5. Ed. Brasília: Ministério Da Defesa, 2015. 294 P.
- [6]. Brasil. Ministério Da Defesa. Histórico Da Participação Brasileira Em Missões Da Onu. Brasília, Df: Ministério Da Defesa, 27 Jul. 2022b. Disponível Em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/copy\\_of\\_missoes-de-paz/historico-da-participacao-brasileira-em-missoes-da-onu](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/copy_of_missoes-de-paz/historico-da-participacao-brasileira-em-missoes-da-onu). Acesso Em: 15 Jul. 2024.
- [7]. Brasil. Ministério Da Defesa. Ofício Nº 26748/Gm-Md. Brasília, Df: Ministério Da Defesa, 13 Set. 2019.
- [8]. Brasil. Ministério Da Defesa. Política Nacional De Defesa E Estratégia Nacional De Defesa. Brasília, Df: Ministério Da Defesa, 2020b. Disponível Em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf). Acesso Em: 29 Jun. 2024.
- [9]. Bueger, Christian; Edmunds, Timothy. Understanding Maritime Security. 1 Ed. New York: Oxford University Press, 2024.
- [10]. Conselho De Segurança Das Nações Unidas. Resolução 1701. Index: S/Res/1701, Onze De Agosto De 2006. Disponível Em: [https://undocs.org/S/Res/1701\(2006\)](https://undocs.org/S/Res/1701(2006)). Acesso Em: 14 Jul. 2024.
- [11]. Conselho De Segurança Das Nações Unidas. Resoluções 425 E 426. Index: S/Res/425/426, Dezenove De Março De 1978. [S. L.]: Unesco, 1978. Disponível Em: [https://unsc.unmissions.org/sites/default/files/S\\_Res\\_4261978.pdf](https://unsc.unmissions.org/sites/default/files/S_Res_4261978.pdf). Acesso Em: 14 Jul. 2024.
- [12]. Costa, Edwaldo; Lampert, João Alberto De Araujo. Sisaaz: Proteção E Monitoramento Das Águas Jurisdicionais Brasileiras. Brasília, Df: Marinha Do Brasil, 2024. Disponível Em: <https://www.marinha.mil.br/sisaaz-protacao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>. Acesso Em: 21 Jul. 2024.
- [13]. Danssaert, Peter; Finardi, Sergio. Rough Seas: Maritime Transport And Arms Shipments – Transport Services Under An Arms Trade Treaty. Antuérpia: International Peace Information Service And Transarms-Research, 2012. Disponível Em: <https://www.sipri.org/sites/default/files/research/disarmament/dualuse/pdf-archive-att/pdfs/lpis-and-transarms-rough-seas-maritime-transport-and-arms-shipments.pdf>. Acesso Em: 30 Jul. 2024.
- [14]. Mitchell, Tom M. Machine Learning. 4. Ed. New York: Mcgraw-Hill, 2017.
- [15]. Plavetz, Ivan. Fragata Independência Ajuda Apreender Entorpecentes No Líbano. Tecnologia & Defesa, [S. L.], 21 Jun. 2016. Disponível Em: <https://tecnodefesa.com.br/fragata-independencia-ajuda-apreender-entorpecentes-no-libano/>. Acesso Em: 22 Jul. 2024.
- [16]. Seavision. Seavision: United States Department Of Transportation. [S. L.]: Volpe National Transportation Systems Center, 2024. Disponível Em: <https://info.seavision.volpe.dot.gov/>. Acesso Em: 20 Jul. 2024.
- [17]. Steele, Robert David. On Intelligence: Spies And Secrecy In A Open World. 1. Ed. Oakton: Oss International Press. 2001. 495 P.
- [18]. Till, Geoffrey. Seapower: A Guide For The Twenty-First Century. 4. Ed. London: Routledge Taylor & Francis Group, 2018.
- [19]. United Nations. Department Of Peace Operations. United Nations Military Peacekeeping-Intelligence Handbook. New York: Dpo, 2019. Disponível Em: <https://resourcehub01.blob.core.windows.net/training-files/training%20materials/019%20stm-battalions/019-007%20annex%20c%20-%20military%20peacekeeping-intelligence%20handbook.pdf>. Acesso Em: 22 Jul. 2024.
- [20]. United Nations. Peacekeeping Resource Hub. United Nations Peacekeeping Missions Military Maritime Task Force Manual. New York: United Nations, 2015. Disponível Em: [https://resourcehub01.blob.core.windows.net/\\$Web/Policy%20and%20guidance/Corepeacekeepingguidance/Thematic%20operational%20activities/Military/United%20nations%20peacekeeping%20missions%20maritime%20manual.pdf](https://resourcehub01.blob.core.windows.net/$Web/Policy%20and%20guidance/Corepeacekeepingguidance/Thematic%20operational%20activities/Military/United%20nations%20peacekeeping%20missions%20maritime%20manual.pdf). Acesso Em: 16 Jul. 2024.
- [21]. United Nations. Report Of The Panel On United Nations Peace Operations. New York: United Nations, 2000. Disponível Em: [https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/A\\_55\\_305\\_E\\_Brahimi\\_Report.pdf](https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/A_55_305_E_Brahimi_Report.pdf). Acesso Em: 29 Jul. 2024.
- [22]. United Nations. United Nations Interim Force In Lebanon. Hom Pol 12-72: Standard Operating Procedure On Lebanese Armed Forces Navy (Laf-N) - Unifil Maritime Task Force (Mtf) Hailing And Report Procedures. Naqoura: Unifil, 2014.

- [23]. United Nations. United Nations Interim Force In Lebanon. Hom Pol 13-06: Unifil Maritime Task Force (Mtf) Access To Lebanese Territorial Waters (Ttw) For Operational Purpose. Naqoura: Unifil, 2013.
- [24]. United Nations. United Nations Interim Force In Lebanon. New York: United Nations, 2022. Disponível Em: <https://unifil.unmissions.org/unifil-maritime-task-force>. Acesso Em: 16 Jul. 2024.
- [25]. Vaz, Alcides Costa (Org.). O Brasil E Os Desafios À Estabilidade No Entorno Estratégico Brasileiro: Disputa Hegemônica, Conflitos E Violência. Brasília, Df: Trampolim Editora E Eventos Culturais Eirelli, 2021.