

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC DHARTHA DANTAS

AUTORIDADE MARÍTIMA

aspectos históricos, estrutura e capacitação no Brasil e no Peru

Rio de Janeiro

2020

CC DHARTHA DANTAS

AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA:

aspectos históricos, estrutura e capacitação no Brasil e no Peru.

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Emílio Reis Coelho

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2020

RESUMO

Os acontecimentos advindos do término Segunda Guerra Mundial (1939-1945) propiciaram uma grande alteração no domínio do sistema mundial, com a criação da ONU, a regulação dos mares e oceanos e a criação da IMO. Esse ordenamento jurídico possibilitou que cada país pudesse dimensionar, proteger e fiscalizar a sua parte marítima, por meio da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e de Convenções da IMO. A partir disso, a Marinha do Brasil criou a sua estrutura de Autoridade Marítima, e desenvolveu o conceito de Amazônia Azul, que está diretamente relacionado à AMB. De forma análoga, o Peru desenvolveu o seu conceito de Mar de Grau e pode explorar a sua ZEE.

Palavras-chave: Autoridade Marítima, IMO, UNCLOS, ONU, Amazônia Azul, Mar de Grau.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Limites Marítimos definidos pela UNCLOS	11
Figura 2 – Estrutura da Autoridade Marítima Brasileira	21
Figura 3 – Organograma da Marinha de Guerra do Peru	27
Figura 4 – Cenário Oceanopolítico peruano	30
Figura 5 – Disposição dos Cinco Distritos de Capitania no território peruano	33

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AM – Autoridade Marítima

AMB – Autoridade Marítima Brasileira

CEMA – Chefe do Estado-Maior da Armada

CLPC – Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental

CITEN – Instituto de Educação Superior Público Naval

DICAPI – Direção-Geral de Capitancias e Guarda Costeira

DIP – Direito Internacional Público

EGN – Escola de Guerra Naval

ENAMM – Escola Nacional da Marinha Mercante

ENP – Escola Naval do Peru

EPM – Ensino Profissional Marítimo

FDEPEM – Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo

IMO – Organização Marítima Internacional

JEDICAP – Distritos de Capitancias

LEPLAC – Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira

MB – Marinha do Brasil

MGP – Marinha de Guerra do Peru

NORMAM – Normas da Autoridade Marítima

OLA – Escritório de Assuntos Legais

SAR – Busca e Salvamento Marítimos

SEPM – Sistema do Ensino Profissional Marítimo

UNCLOS – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

ZEE – Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	ANTECEDENTES HISTÓRICOS	7
2.1	CRIAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU)	7
2.2	CRIAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO)	8
2.3	CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DIREITO DO MAR	9
2.4	SÍNTESE	11
3	A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA	13
3.1	LEGISLAÇÃO	13
3.2	ESTRUTURA DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA	16
3.3	CAPACITAÇÃO PARA A ATRIBUIÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA	22
3.4	SÍNTESE	24
4	AUTORIDADE MARÍTIMA PERUANA	26
4.1	A MARINHA DE GUERRA DO PERU	26
4.2	DIREÇÃO-GERAL DE CAPITANIAS E GUARDA COSTEIRA	28
4.3	CAPACITAÇÃO PARA A ATRIBUIÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA PERUANA	34
4.4	SÍNTESE	36
5	CONCLUSÃO	38
	REFERÊNCIAS	41

1 INTRODUÇÃO

Para a parte marítima do Brasil, o ano de 2019 foi marcado pela grande poluição ambiental, que atingiu parte considerável da costa brasileira nas regiões Norte, Nordeste e Sudeste, originado por um derramamento de óleo de origem desconhecida. Tal evento causou severos danos ambientais aos ecossistemas da região, além de danos econômicos, devido à queda da atividade turística e a impossibilidade de realização de atividade pesqueira, o que acarretou um efeito em cadeia na economia dos locais atingidos.

O acontecimento demonstrou a importância de um Estado possuir uma estrutura de Autoridade Marítima (AM) bem organizada, para fiscalizar, controlar e coibir atos ilícitos nos mares e, principalmente, possuir capacidade de investigar e punir os agentes causadores de ilícitos, além de propiciar que a comunidade internacional obtenha o respeito à autoridade e ao direito que determinado estado costeiro possui sobre determinada distância da costa, autoridade e direito definidos por Convenções internacionais.

O presente trabalho tem como propósito demonstrar como a Autoridade Marítima Brasileira (AMB) está organizada, como encontra-se disposto o seu ordenamento jurídico e compará-la com a Autoridade Marítima de um país sul-americano (o Peru).

Para atingir o propósito mencionado, o trabalho está estruturado em cinco seções, com uma introdução e uma conclusão, utilizando o método comparativo e de pesquisa documental. A introdução visa apresentar o tema e descrever a estrutura do texto; a segunda seção visa apresentar como os acontecimentos históricos, a partir da década de 1940, influenciaram na criação do ordenamento jurídico internacional; a terceira seção apresenta a AMB, a sua legislação, a sua estrutura e o seu processo de capacitação de pessoal; a quarta seção apresenta a AM Peruana, a sua Marinha de Guerra, o órgão que exerce a função de AM e, também, o seu processo de capacitação de pessoal; na quinta e última seção, o trabalho será concluído procurando demonstrar as diferenças entre as AM brasileira e peruana.

2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Para que possamos contextualizar a função de Autoridade Marítima, precisaremos voltar ao final da década de 1940, a fim de que possamos entender como os acontecimentos decorrentes da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), que iniciaram todo um processo de normatização da atividade marítima mundial. Vamos abordar esses fatos de forma cronológica.

2.1 CRIAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU)

Em 1º de janeiro de 1942, por meio da Declaração das “Nações Unidas”¹, 26 países assumiram o compromisso de continuar lutando contra as potências do Eixo (Alemanha, Itália e o Japão) durante a Segunda Guerra Mundial.

Em 26 de junho de 1945, durante a Conferência de São Francisco, foi criada a Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da assinatura da Carta das Nações Unidas por 50 países², entretanto, a ONU começou a existir quando da ratificação da Carta pelos membros permanentes do seu Conselho de Segurança³, (art. 110) que ocorreu em 24 de outubro do mesmo ano – data em que é celebrado o Dia das Nações Unidas. O Brasil é considerado um dos membros fundadores da Organização.

O Sistema das Nações Unidas possui seis órgãos principais: a Assembléia Geral, o Conselho de Segurança, o Conselho Econômico e Social, o Secretariado, a Corte Internacional de Justiça e o Conselho de Tutela. Além desses, também integram esse Sistema Agências Especializadas⁴ (por exemplo, a Organização Marítima Mundial – IMO), Fundos, Programas, Comissões, Departamentos, e Escritórios (por exemplo, o Escritório de Assuntos Legais - OLA). Os Programas e os Fundos são vinculados à ONU através da Assembléia

¹ Nome concebido por Franklin Delano Roosevelt (1882-1945), 32º presidente estadunidense.

² Hoje 193 nações fazem parte da Organização Disponível em <www.un.org>. Acesso em 2 Ago. 2020.

³ Composto por China, Estados Unidos, França, Reino Unido e a então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas.

⁴ Organizações independentes que trabalham junto à ONU.

Geral e do Conselho Econômico Social; as Comissões são vinculadas ao Conselho Econômico Social e ao Secretariado; os Departamentos e os Escritórios são vinculados somente ao Secretariado; e as Agências Especializadas são vinculadas somente ao Conselho Econômico Social.

2.2 CRIAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO)

Prosseguindo com a nossa contextualização, a IMO é a agência responsável pela segurança dos navios, pela prevenção da poluição marinha e atmosférica pelos navios, e por fornecer mecanismos de regulamentação no campo do transporte marítimo internacional. Foi criada em 1948, tendo iniciado suas atividades em 1958. Atualmente, essa Agência é composta por 174 Estados-Membros e três Membros Associados⁵, estando estruturada por uma Assembléia (composta por todos os Estados-Membros), um Conselho (eleito pela Assembléia para um mandato de dois anos), e cinco Comitês principais: o Comitê de Segurança Marítima (MSC – mais alto Comitê da Agência), Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC), o Comitê Jurídico, o Comitê de Cooperação Técnica e o Comitê de Facilitação. A IMO é presidida pelo Secretário-Geral, nomeado pelo Conselho e aprovado pela Assembléia, por um mandato de quatro anos. Atualmente exerce o cargo de Secretário-Geral o representante da República da Coreia.

A fim de cumprir o seu propósito, a Assembleia e os Comitês aprovam Convenções, que podem ser assinadas pelos representantes dos Estados-Membros demonstrando, para a comunidade internacional, a anuência daquele Estado no cumprimento da regulação acordada na Convenção. Essa concordância pode ser expressa por meio dos seguintes termos:

- Assinatura por Consentimento: quando o Estado-Membro se compromete a cumprir os termos da Convenção na aposição da assinatura do seu representante;

⁵ Ihas Faroé , Hong Kong e Macau.

- Assinatura por Ratificação, Aprovação ou Aceitação: quando o representante do Estado-Membro demonstra concordar com a Convenção, por meio de uma assinatura prévia, contudo necessita adotar outras providências legais antes desse Estado-Membro se comprometer junto à IMO no cumprimento de determinada regulação (como, por exemplo, aguardar a aprovação da regulação pelo governo de seu país); e

- Adesão: quando um Estado-Membro decide aderir a uma Convenção, após o encerramento do período que a Convenção encontrava-se aberta para assinatura.

A etapa seguinte é a da Execução, quando os Estados-Membros providenciam que essa nova regulação seja cumprida em suas respectivas jurisdições legais (internalização da norma pelos respectivos países).

A seguir, exemplificamos algumas das Convenções em vigor, importantes para o nosso estudo:

- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974;

- Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), de 1973, modificadas pelos Protocolos de 1978 e de 1997;

- Convenção sobre o Regulamento Internacional de Prevenção de Colisões no Mar (COLREG), de 1972, conhecido no Brasil como RIPEAM; e

- Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR), de 1979.

2.3 CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DIREITO DO MAR

Retornando às Nações Unidas, o Escritório de Assuntos Legais é o responsável pelo fornecimento de um serviço jurídico unificado para o Secretariado e demais órgãos da ONU, além do implemento do ordenamento jurídico internacional para os mares e oceanos, contribuindo com o desenvolvimento do Direito Internacional Público (DIP) e do Direito

Comercial, chefiado por um Subsecretário-Geral, a Seção do Tratado, a Divisão Jurídica Geral, a Divisão de Codificação, a Divisão do Direito Comercial Internacional e, por fim, a Divisão de Assuntos Oceânicos e Direito do Mar (DOALOS), foco de nosso interesse.

Podemos destacar como área de responsabilidade da DOALOS o fornecimento de serviços jurídicos e técnicos, a realização de pesquisas e estudos referentes à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), a prestação de serviços à Assembléia Geral com relação a reunião dos Estados-Parte da UNCLOS e da reunião da Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental (CLPC).

Essa Divisão é especialmente importante pela razão de ter coordenado, junto aos Estados-Membros, o ordenamento jurídico internacional que regulou o uso do mar, a exploração de recursos minerais e marinhos, diminuindo as reivindicações dos países, que cresciam desde 1945⁶ Nesse interim, de 1958 à 1973, a ONU conduziu Conferências com os Estados com o propósito de se chegar a um texto base, o que só foi conseguido em 10 de dezembro de 1982, na cidade jamaicana de Montego Bay, quando foi apresentado um novo Direito do Mar, sendo chamado de Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁷. Podemos destacar nessa Convenção, que entrou em vigor em 16 de novembro de 1994, as definições de Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC), Alto-Mar, e Área⁸. Também foram criados os seguintes órgãos, visando a fiscalização do seu cumprimento da UNCLOS: A Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos, o Tribunal Internacional sobre Direito no Mar e a Comissão dos Limites da Plataforma Continental (CLPC), que será objeto de estudo oportunamente.

Poderemos ver na figura a seguir, a ilustração dos limites marítimos, de acordo com a UNCLOS.

⁶ Harry S. Truman (1884-1972), 33º presidente estadunidense, estendeu unilateralmente a jurisdição dos Estados Unidos sobre todos os recursos naturais de sua plataforma continental.

⁷ Também conhecida como Convenção da Jamaica.

⁸ Leito do mar, os fundos marinhos, e seu subsolo além dos limites da Plataforma Continental.

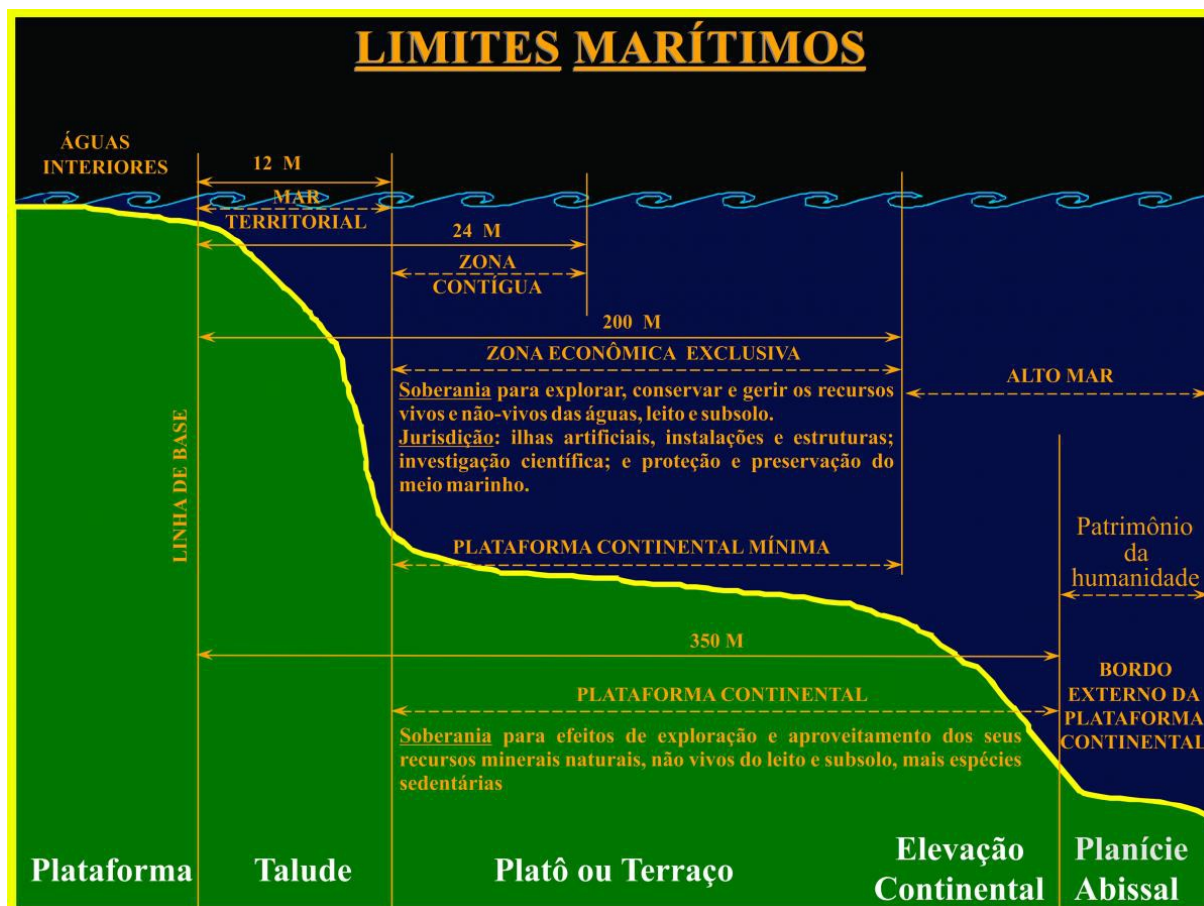


Figura 1 – Limites Marítimos definidos pela UNCLOS

Fonte: SECIRM. Disponível em [https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac#:~:text=Em%20conformidade%20com%20CNUDM%20as,\)%%2C%20da%20Marinha%20do%20Brasil..](https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac#:~:text=Em%20conformidade%20com%20CNUDM%20as,)%%2C%20da%20Marinha%20do%20Brasil..) Acesso em 4 Ago 2020.

2.4 SÍNTESE

Neste capítulo, tivemos a possibilidade de visualizar como os acontecimentos, advindos da conclusão da Segunda Guerra Mundial, a afirmação dos Estados Unidos da América como potência mundial e um novo mundo pós-guerra clamando por paz, propiciou a criação da ONU, servindo esta organização como um grande fórum normatizador e mediador de conflitos e interesses.

Aliado a esse acontecimento, a criação das Nações Unidas propiciou, além de outros aspectos, no início da ordenação jurídica dos mares e oceanos, à luz do Direito Internacional Público. Nessa temática, foco de nosso estudo, a Convenção da Jamaica teve um papel primordial ao definir os limites marítimos, os direitos de exploração de recursos vivos e

minerais; a soberania dos Estados sobre a coluna d'água, solo e subsolo marinhos; e os direitos e deveres dos navegantes. Também cabe ressaltar que, devido a essa Convenção, foram criados órgãos destinados a mediar conflitos e disputas, de maneira pacífica, ligados à temática marítima.

Por sua vez, e de forma complementar, a IMO, foi criada três anos após a ONU, a fim de regular a segurança dos navios, o transporte marítimo internacional e, principalmente na atualidade, a poluição marinha. Sua relevância é destacada por possuir somente 19 Estados-Membros a menos que a ONU e sua importância, pelas Convenções que já aprovou.

3 A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

O Brasil é um país banhado pelo Oceano Atlântico, possuindo fronteiras marítimas ao norte [estado do Amapá] com a Guiana Francesa e ao sul [estado do Rio Grande do Sul], com o Uruguai. Possui 95% do seu comércio exterior escoado por rotas marítimas, além de 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzido na extensa área que o país tem o direito de explorar (CARVALHO, 2004). Essa extensa área oceânica, que atualmente totaliza 5,7 milhões de km² ao longo da costa brasileira, foi apresentada à sociedade brasileira em 2004 pelo então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra (Alte Esq) Roberto de Guimarães Carvalho, que a nomeou de “Amazônia Azul” (CARVALHO, 2004), a fim de conscientizar a sociedade quanto à dimensão do patrimônio existente, a necessidade de protegê-lo e de preservá-lo.

Desse modo, por meio da Lei nº 13.187, de 11 de novembro de 2005, foi instituído o dia 16 de novembro como o “Dia Nacional da Amazônia Azul” (BRASIL, 2005).

Prosseguindo com nosso estudo, em primeiro lugar vamos abordar a legislação nacional, seguido de como a AM se insere no contexto da MB, finalizando com a capacitação do pessoal responsável por esta atribuição.

3.1 LEGISLAÇÃO

O ordenamento jurídico brasileiro para a Marinha remonta ao ano de 1967, com a publicação do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro daquele ano, que dispõe da Organização Administrativa Federal. Na norma, a MB recebeu as competências, como atribuição subsidiária, de orientar e controlar a Marinha Mercante nacional e do exercício da Polícia Naval.

Por sua vez, a Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988 (CF/88), define a Marinha do Brasil (art. 142) como uma instituição nacional e permanente, integrante

das Forças Armadas, destinada à defesa da pátria, à garantia dos poderes constitucionais, e da defesa da lei e da ordem. (BRASIL, 1988). Em complemento a esse artigo, também foi estabelecido (§ 1º) que uma Lei Complementar⁹ estabeleceria as normas gerais adotadas na organização, no preparo e no emprego das Forças Armadas. Também é descrito nesse ordenamento que compete exclusivamente ao Congresso Nacional (art. 49) a resolução definitiva sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ao Brasil, e privativamente ao Presidente da República (art. 84) a celebração de tratados, convenções e atos internacionais, vinculados a referendo do Congresso Nacional (BRASIL, 1988).

Em 1989, o Decreto nº 98.145, de 15 de setembro daquele ano, aprovou o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, que estabelece diretrizes para que seja determinado o limite exterior da plataforma continental brasileira, além das 200 milhas náuticas (BRASIL, 1989). Cabe ressaltar que o decreto foi publicado em observância ao previsto na UNCLOS (art. 76), em que o Estado costeiro realiza o levantamento e deposita os dados coletados junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), o que foi realizado pelo Brasil em 17 de maio de 2004¹⁰, possibilitando a conquista da área marítima que, junto com a ZEE, é conhecida como Amazônia Azul.

No início da década de 1990 foi promulgada, por meio do Decreto nº 85, de 11 de abril de 1991, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR), que havia entrado em vigor para o Brasil em 22 de junho de 1985 (BRASIL, 1991).

A seguir, em 1993, a Lei nº 8.617, de quatro de janeiro daquele ano apresentou as definições de MT, ZC, ZEE e PC, de modo semelhante ao contido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar¹¹. Entretanto, a UNCLOS só entrou em vigor internacionalmente e para o Brasil em 16 de novembro de 1994

⁹ Regula assuntos que o legislador entende como sendo de importância fundamental.

¹⁰ Este depósito foi considerado o LEPLAC Fase 1. Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac#:~:text=Em%20conformidade%20com%20CNUDM%20as,%2C%20da%20Marinha%20do%20Brasil.>>. Acesso em 4 Ago 2020.

¹¹ Aprovada em 10 de dezembro de 1982, ratificada pelo Governo brasileiro em 22 de dezembro de 1988 (BRASIL, 1995).

Ainda nessa década, entrou em vigor a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que versa sobre a segurança do tráfego aquaviário, conhecida como LESTA. Podemos ressaltar que esse ordenamento apresenta a definição de Inspeção Naval (art. 2º), que é uma atividade administrativa de “fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes” (BRASIL, 1997), além de descrever as responsabilidades da Autoridade Marítima (art. 3º), as suas atribuições (art. 4º) [amparo legal para a elaboração das NORMAM], além de definir que a AM é exercida pela Marinha (art. 39).

A Lei Complementar nº 97, de nove de junho de 1999, versa sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Esta lei sofreu inclusões, por meio da Lei Complementar nº 117, de dois de setembro de 2004, e alterações, através da Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010. Poderemos considerar essa Lei Complementar [de 1999] importante por descrever as atribuições subsidiárias particulares da Marinha (art. 17), como a orientação e o controle da Marinha Mercante, o provimento da segurança da navegação aquaviária, a contribuição para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar, a implementação e a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores, e a cooperação com os órgãos federais, quando se fizer necessário. Por fim, em seu parágrafo único (art. 17), foi estabelecido que "Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como 'Autoridade Marítima', para esse fim." (BRASIL, 1999). Nas alterações ocorridas em 2010, as Forças Armadas receberam (art. 16-A) a competência de execução das tarefas de patrulhamento, prisões em flagrante delito e revista de pessoas, veículos, embarcações e aeronaves (BRASIL, 2010).

A prevenção, a fiscalização e o controle da poluição marítima foram normatizados através da Lei nº 9.666, de 28 de abril de 2000, conhecida como a Lei do Óleo, por ter tomado como base os dispositivos contidos nas Convenções Internacionais [vinculadas à IMO] para a

Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL 73/78), sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69), e sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC/90). Todas essas Convenções foram ratificadas pelo Brasil (BRASIL, 2000). Podemos ressaltar nessa legislação a definição de águas sob jurisdição nacional (art. 3º), divididas em águas interiores e águas marítimas. Em 2002, por meio do Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro, foi especificada as sanções aplicáveis às infrações ao ordenamento previsto na Lei do Óleo. Nesse novo Decreto ocorreu uma substancial alteração na definição das águas sob jurisdição nacional (art. 3º), com relação a parte marítima, sendo definido o MT, a ZEE e as águas sobrejacentes à PC que ultrapassar os limites da ZEE (BRASIL, 2002).

Por fim, por meio do Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, foi estabelecida as normas para a execução da Patrulha Naval com o ordenamento jurídico para abordagem, visita, inspeção e apresamento, além das características dos meios navais (embarcações e aeronaves) empregados.

Assim sendo, o Capitão de Mar e Guerra (CMG) Paulo Fernandes Baltoré, em sua monografia apresentada à Escola de Guerra Naval (EGN), bem conceituou a AMB:

Desta forma, é possível conceituar “Autoridade Marítima” como sendo o conjunto de competências subsidiárias atribuídas ao CM para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar ou para a execução da polícia administrativa do tráfego aquaviário, com a finalidade de salvaguardar a vida humana e garantir a segurança da navegação no mar e nas águas interiores, e de prevenir a poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio (BALTORÉ, 2012, p.17)

Partindo dessas informações, no próximo tópico será apresentada / apresentaremos a estrutura da AMB.

3.2 ESTRUTURA DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

O CM, por meio da Portaria nº 156/MB, de 3 de junho de 2004, estabeleceu a estrutura da Autoridade Marítima (AM), além de delegar competência a Órgãos subordinados

para o exercício de atividades específicas. Compõem a estrutura, além do CM, um Assessor da AM, sete Representantes da AM e um número não definido de Agentes da AM.

A função de Assessor da AM é exercida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sendo o responsável por assessorar o CM nos assuntos concernentes à Autoridade Marítima. Possui sete competências, destacando-se a proposição dos responsáveis por atribuições não especificadas nessa estrutura, do esclarecimento das competências e das dúvidas concernentes às atribuições da AM, e da contribuição na formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar (BRASIL, 2004).

Os Representantes da Autoridade Marítima são os entes que atuam, por delegação de competência do CM, em assuntos específicos. São compostos por um ou mais órgãos da MB. A fim de simplificar o entendimento, dividi-lo-emos em três vertentes.

a) Representante da AM para a Segurança da Navegação e o Meio Ambiente

Esta primeira vertente é exercida pelo Comandante de Operações Navais e pelo Diretor-Geral de Navegação. São os responsáveis pelos assuntos ligados à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio (MARINHA DO BRASIL, 2004). O Comandante de Operações Navais possui sete competências, dentre as quais, destacamos a supervisão das atividades dos Representantes da AM subordinados a esse Representante; a aprovação das normas, no âmbito da MB, relativas à busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores; a sua promoção, coordenação e controle da execução desses serviços; e a articulação com os órgãos do Ministério dos Transportes¹² para orientar a compatibilização de procedimentos relativos às atividades da Direção Civil do Transporte Marítimo em situações de tensão internacional ou guerra. Por sua vez, o Diretor-Geral de Navegação possui cinco competências, dentre as quais, além de também supervisionar as atividades dos seus

¹² O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil passou a ser o Ministério da Infraestrutura.

Representantes da AM subordinados, destacamos a supervisão, no que se refere à Defesa Nacional e à segurança da navegação, as atividades relativas à Marinha Mercante; e o estabelecimento da Política de Ensino Profissional Marítimo.

Subordinado a este Representante, existem quatro outros: o primeiro, para a Marinha Mercante; o segundo, para a Segurança do Tráfego Aquaviário, o terceiro, para o Socorro e Salvamento e por último, para o Meio Ambiente.

I - Representante da AM para a Marinha Mercante

É responsável pelos assuntos vinculados à Marinha Mercante, ao Ensino Profissional Marítimo, e aos Aquaviários, sendo o seu responsável o Diretor de Portos e Costas (BRASIL, 2004). Possuindo cinco competências, destacamos o estabelecimento da precedência hierárquica dos cargos e funções a bordo das embarcações nacionais; a administração do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDPEM), prestando contas ao Tribunal de Contas da União; e a aprovação das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) relativas ao Sistema de Ensino Profissional Marítimo (SEPM).

II - Representante da AM para a Segurança do Tráfego Aquaviário

Esta função é exercida pelos Diretor de Portos e Costas, Diretor de Hidrografia e Navegação, Comandantes dos Distritos Navais e Comandante Naval da Amazônia Ocidental¹³. São responsáveis pelos assuntos ligados à segurança do tráfego aquaviário, à inspeção naval, à segurança das embarcações, à praticagem, à sinalização náutica, à cartografia náutica e à meteorologia marinha (BRASIL, 2004). Cada um desses entes possuem competências específicas. O Diretor de Portos e Costas possui 11 competências, das quais, destacamos a determinação da tripulação de segurança das embarcações; e a aprovação das NORMAM. O Diretor de Hidrografia e Navegação possui sete competências, destacando-se a determinação da elaboração e disseminação dos Avisos aos Navegantes e os Boletins

¹³ Em três de maio de 2005, Comando Naval da Amazônia Ocidental tornou-se o Comando do 9º Distrito Naval.

Meteorológicos relativos às áreas de responsabilidade do Brasil; e a aprovação, também, de NORMAM, atinentes à parte hidrográfica. Por último, os Comandantes dos Distritos Navais (doravante incluindo o Comandante Naval da Amazônia Ocidental) possuem cinco competências, destacando-se a coordenação das atividades das Administrações dos Portos no que concerne à Autoridade Marítima; e a promoção da realização da Inspeção Naval.

III - Representantes da AM para o Socorro e Salvamento

Os Comandantes dos Distritos Navais também exercem essa função, sendo os responsáveis pelos assuntos relativos à busca e salvamento de vida humana e assistência e salvamento de embarcações em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. Possuem cinco competências, destacando-se a supervisão das atividades dos Agentes da AM subordinados; e a coordenação das ações de redução de danos relacionados com sinistros marítimos e fluviais e o salvamento de náufragos.

IV - Representantes da AM para o Meio Ambiente

Finalizando esta primeira vertente, esta função é exercida pelo Diretor de Portos e Costas e pelos Comandantes de Distritos Navais; são os responsáveis pelas condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, à prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, e à poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional (BRASIL, 2004). Neste aspecto, o Diretor de Portos e Costas possui cinco competências, dentre estas, a da comunicação ao órgão regulador da indústria do petróleo das irregularidades encontradas durante a fiscalização de embarcações, plataformas ou de suas instalações de apoio atinente àquela indústria. Por sua vez, os Comandantes de Distritos Navais possuem quatro competências; uma delas é a implementação e a promoção da fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar aberto e nas hidrovias interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, nas esferas federal, estadual ou municipal.

b) Representantes da AM para Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos

Nesta segunda vertente estão os responsáveis pelos assuntos relacionados aos organismos internacionais atinentes com o mar; à pesquisa e investigação científica em águas sob jurisdição nacional; e à pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, sob domínio da União, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar. (BRASIL, 2004). Exercem essa função o CEMA, com quatro competências, o Diretor de Portos e Costas, com duas competências, o Diretor de Hidrografia e Navegação, com três competências, e os Comandantes de Distritos Navais, com quatro competências.

c) Representante da AM para a Antártica e os Recursos do Mar

A terceira e última vertente é a responsável pelos assuntos atinentes à Antártica e aos Recursos vivos e não-vivos existentes na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e na Plataforma Continental (PC) Brasileira (MARINHA DO BRASIL, 2004). Tal função é exercida pelo Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que possui duas competências: a coordenação da atualização do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; e a contribuição para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito aos recursos do mar e à Antártica.

Poderemos visualizar a estrutura completa na figura a seguir.

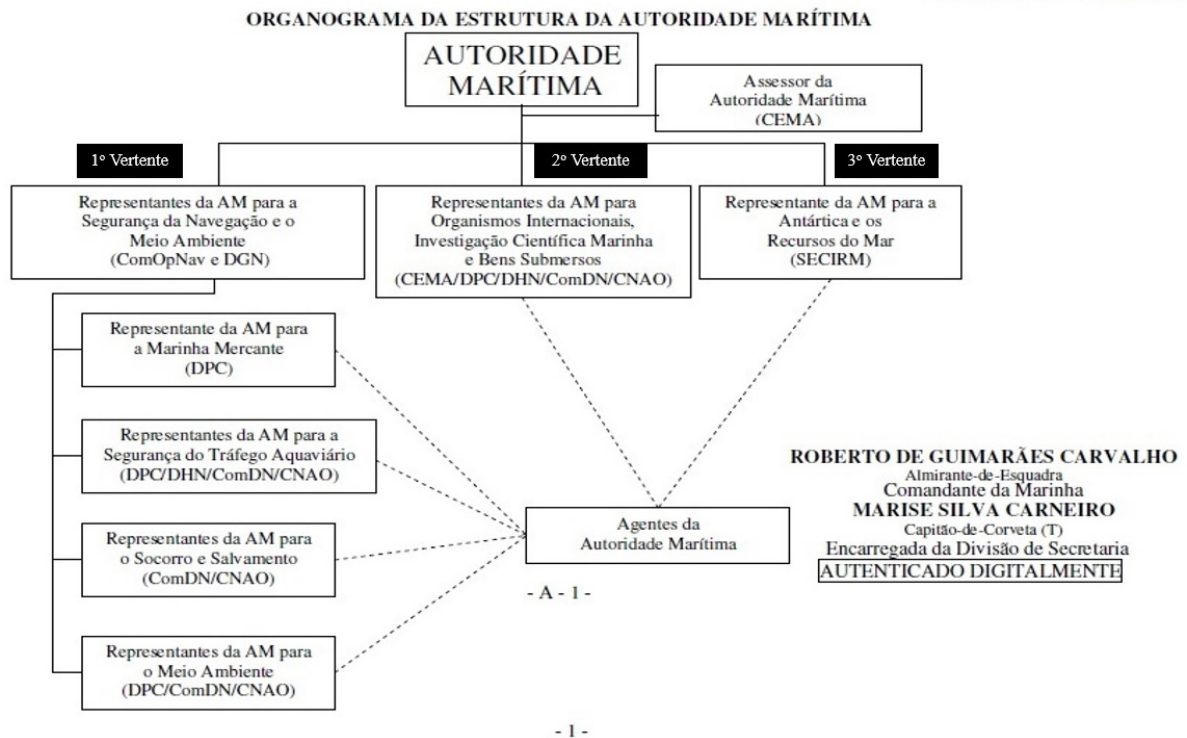


Figura 2 – Estrutura da Autoridade Marítima Brasileira
 Fonte: Portaria nº 156/MB, de 3 de junho de 2004

Por fim, estão os Agentes da AM, que são assim designados "Os Titulares das OM, e seus prepostos, que, por força das Normas da Autoridade Marítima, tenham atribuições dentro desta Estrutura" (BRASIL, 2004, p. B-10). Como forma de exemplificação desses Agentes, podemos citar os Comandantes de navios, empregados em comissões com foco nas atividades subsidiárias da MB, bem como os titulares de OM integrantes do STA (Capitanias dos Portos e Fluviais, Delegacias de Capitanias e Agências de Capitanias). A MB possui atualmente, 31 Capitanias, 14 Delegacias e 22 Agências. Essas OM também estão diretamente envolvidas com a atividade de Ensino Profissional Marítimo (EPM), para nacionais e estrangeiros, gerando formação, capacitação e desenvolvimento à atividade marítima nacional, além de dois Centros de Instrução que a Marinha possui, um na cidade do Rio de Janeiro (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA) e o segundo, na de Belém (Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar – CIABA).

Ademais, cabe ressaltar que no presente ano, por meio da Portaria

nº1/ComOpNav, entrou em vigor em 13 de abril o novo Regulamento Único dos Comandos dos Distritos Navais. Nesta norma, foram criados três Seções na estrutura do Estado-Maior : a de Assuntos Marítimos (DN-50), voltado para o EPM, o STA e o Meio Ambiente; a de Inteligência Marítima (DN-60), visando a atividade de Inteligência voltada às ações da Autoridade Marítima; e a de Operações de Informação (DN-70), voltado para a orientação, controle e coordenação das Capacidades Relacionadas à Informação (CRI) em proveito da atuação da Autoridade Marítima e do emprego do Poder Naval na área de jurisdição distrital.

3.3 CAPACITAÇÃO PARA A ATRIBUIÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

Como pudemos verificar anteriormente, um grande número de Organizações Militares (OM) da MB podem estar, direta ou indiretamente, vinculados à atribuição da AM.

Devido a crescente importância que a atribuição da Autoridade Marítima tem adquirido, a MB, a partir do Processo Seletivo de 1997 para o Curso de Formação de Oficiais (CFO) de 1998 (CFO/1998), passou a incluir nos editais de Concurso Público para o Quadro Técnico (QT) do Corpo Auxiliar da Marinha (CAM) os graduados nas área de Conhecimento de Ciências Náuticas, Engenharia Naval e Tecnologia de Hidrovia. Entretanto, somente a partir do Processo Seletivo de 2002 (CFO/2003) é que a profissão Segurança do Tráfego Aquaviário (STA) passou a fazer parte da relação das habilitações desse Quadro e, a partir do CFO/2012, somente as profissões de Ciências Náuticas e Engenharia Naval são elegíveis como requisito para ingresso no Quadro em comento.

Para as Praças, a MB criou em 2016 a especialidade de Segurança do Tráfego Aquaviário (SQ) do Corpo Auxiliar de Praças (CAP).

Para os Oficiais designados para trabalharem nas OM integrantes do STA, a MB criou o Estágio Preparatório para Oficiais Designados para Capitâncias, Delegacias e Agências

(ESPOC); e para as Praças, foi criado um estágio análogo (chamado ESPRAC). Atualmente, Oficiais do Comando de Operações Navais, da Diretoria-Geral de Navegação e dos Estados-Maiores dos Comandos dos Distritos Navais também podem participar do ESPOC. O Estágio consiste em palestras sobre o Ensino Profissional Marítimo (EPM), Segurança do Tráfego Aquaviário, Vistorias e Inspeções Navais, Convenções e Códigos Internacionais, além de visitas, por exemplo, ao Tribunal Marítimo.

Além desses dois Estágios, a MB, através da publicação Plano Geral de Instrução (PGI) da Diretoria de Ensino da Marinha (DEnsM), disponibiliza alguns Cursos Expeditos e Especiais. Poderemos exemplificar os seguintes cursos, ministrados no Brasil:

a) Na área de Patrulha Naval:

- Curso Especial de Patrulha Naval

b) Na área de Busca e Salvamento:

- Curso Expedito de Socorro e Salvamento;

- Curso Expedito de Oficial de Salvamento;

- Curso Expedito Básico de Busca e Salvamento;

- Curso Expedito de Coordenador da Cena de Ação; e

- Curso Expedito de Coordenação de Missão SAR.

c) Na área do Tráfego Marítimo

- Curso Expedito de Controle Naval do Tráfego Marítimo.

No exterior, alguns cursos eventualmente são disponibilizados. Como exemplificação, o PGI do presente ano previu o Curso sobre Proteção na Zona Econômica Exclusiva, ministrado no Reino Unido, e cursos relacionados ao EPM.

3.4 SÍNTESE

Prosseguindo neste capítulo, tivemos a possibilidade de constatar como os acordos internacionais estabelecidos pelo Brasil, citados no capítulo anterior, acarretaram na criação de um conjunto de legislações nacionais a fim de normatizar aspectos e obrigações referentes ao mar, à segurança da navegação, à fiscalização e a prevenção do meio ambiente marinho. A diversidade de temas correlacionados, mas de particularidades únicas, demonstram o cuidado que devemos ter em inferir sobre direitos e deveres no ambiente marítimo, ressaltando a importância da MB na conscientização da comunidade marítima e da sociedade em geral, seja em campanhas voltadas para o esporte e recreio (por exemplo, como proibição de ingestão de bebidas alcoólicas quando na condução de uma embarcação), seja na fiscalização de grandes navios mercantes para o cumprimento da legislação em vigor.

Em seguida, a Portaria nº 156/MB possibilitou constatar a descentralização da responsabilidade da AM em três vertentes: Segurança da Navegação e Meio Ambiente; Investigação Científica Marinha e Bens Submersos; e Antártica e os Recursos do Mar. Entretanto, diversas OM possuem mais de uma atribuição como Representante, o que colabora para que não se tenha, por parte inclusive do público interno à MB, a real dimensão da importância do trabalho realizado.

Para que seja evitado que uma parcela do público interno à MB erroneamente infira que a atribuição da AM é somente de responsabilidade da Diretoria de Portos e Costas, quando na verdade qualquer embarcação pode ser empregada em um trabalho de atribuição da Autoridade Marítima (como, por exemplo, o emprego da Fragata Constituição no resgate à queda do avião da Air France, em 2009), o conceito e a importância da AMB podem ser cada vez mais difundidos; o trabalho distrital de Patrulha Naval pode ser incentivado; e que o público naval e externo possa conhecer melhor o trabalho desenvolvido pelas Capitânicas, Delegacias e Agências.

Concluindo este capítulo, já na parte de capacitação, constatamos o aumento da importância que a MB vem atribuindo à Autoridade Marítima. A admissão de pessoal com formação na área do STA para o Quadro Técnico de Oficiais do Corpo Auxiliar da Marinha, com a posterior criação da habilitação STA; a criação da especialidade "SQ" do Corpo Auxiliar de Praças; aliada à desvinculação da Diretoria-Geral de Navegação do Comando de Operações Navais, ocorrida em 2015, e a entrada em vigor no presente ano do novo Regulamento Único dos Comandos dos Distritos Navais, demonstram que o Comando da Marinha vem de maneira progressiva trabalhando melhor esse conceito (de AM), com o objetivo de prover uma melhor capacitação para que a MB possa bem desempenhar essa atribuição, o que poderá refletir em uma maior conscientização da importância, em um maior controle e no aumento da fiscalização da Amazônia Azul.

4 AUTORIDADE MARÍTIMA PERUANA

O Peru, país sul-americano banhado pelo Oceano Pacífico, foi o escolhido para exemplificar este estudo comparativo por apresentar uma estrutura de Autoridade Marítima semelhante à brasileira, no que diz respeito ao órgão que a exerce – no caso, a Marinha de Guerra do Peru (MGP). Este país possui fronteira marítima com o Equador ao norte, e com o Chile, ao sul. Referente às suas fronteiras terrestres, o país as tem com o Equador e a Colômbia, ao norte, com a Bolívia e o Brasil a leste [estados do Amazonas e do Acre] e, finalizando, ao sul com o Chile.

Inicialmente, será demonstrado como é a estrutura da MGP e, a seguir, como a sua Autoridade Marítima se insere nesse contexto.

4.1 A MARINHA DE GUERRA DO PERU

A Marinha de Guerra do Peru, Força Armada subordinada ao Ministério da Defesa do Peru (MINDEF), tem por função controlar, vigiar e defender o domínio marítimo, fluvial e lacustre, a fim de contribuir com a garantia da independência, integridade e soberania territorial do país. Possui ainda, em sua missão, a tarefa de apoio à Política Externa por meio de seu Poder Naval (PERU, 2020).

Como forma de exemplo, citamos como algumas de suas funções, a participação no desenvolvimento de políticas relacionadas ao emprego da Marinha Mercante Nacional; a manutenção da presença do Estado peruano na Antártida, por meio dos meios navais; a participação na formulação dos objetivos e políticas para o desenvolvimento dos interesses marítimos peruanos; a condução do Sistema de Informação e Monitoramento de Tráfego Marítimo, na sua esfera de competência, por meio da Direção-Geral de Capitania e Guarda Costeira; e o cumprimento, por meio dessa Direção, da função da Autoridade Marítima, fluvial e lacustre em nível nacional (PERU, 2020)

A seguir, poderemos visualizar o organograma geral da MGP.

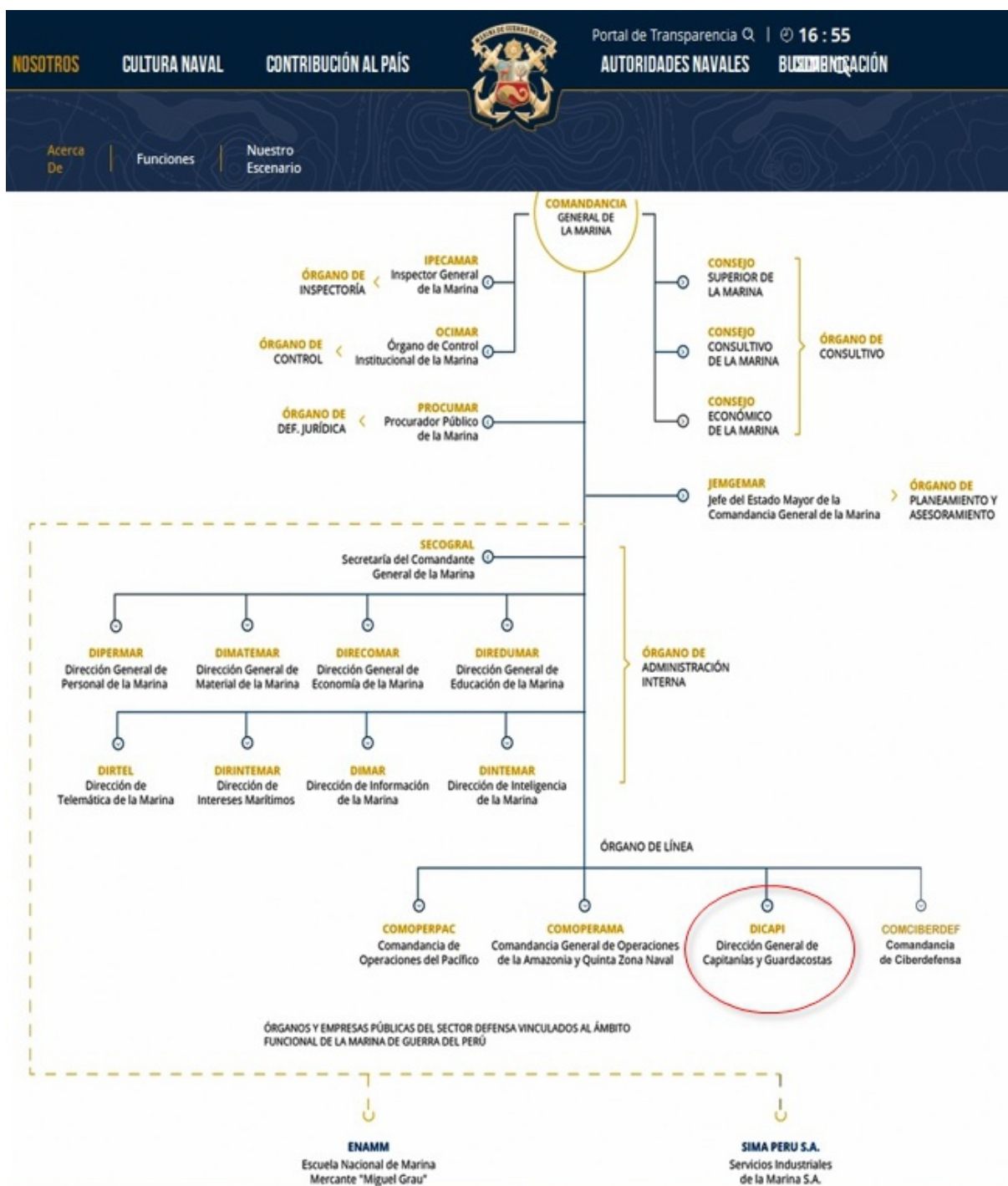


Figura 3 – Organograma da Marinha de Guerra do Peru

Fonte: Sítio na internet da Marinha de Guerra do Peru. Disponível em <https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/>. Acesso em 30 Jul 2020

A MGP está estruturada com o Comandante-Geral da Marinha, assessorado por seis órgãos, divididos em Consultivos, de Inspeção, de Controle e um correlacionado à parte Jurídica; nove órgãos de Administração Interna, compostos por oito Diretorias-Gerais e a

Secretaria do Comandante-Geral da Marinha; e quatro Órgãos de Linha, diretamente subordinados, descritos a seguir:

a) Comando de Operações do Pacífico

Subordinado a este órgão estão a Força de Superdície, a Força de Submarinos, a Força de Aviação Naval, a Força de Infantaria de Marinha, a Força de Operações Especiais, além da 1º, 2º e 3º Zonas Navais.

b) Comando-Geral de Operações da Amazônia e 5º Zona Naval

Este Comando-Geral possui como órgãos subordinados a Divisão de Canhoneiras (División de Cañoneras), o Batalhão de Infantaria de Selva nº 1, o Destacamento Aeronaval e a 4º e 5º Zonas Navais.

c) Comando de Defesa Cibernética

Órgão criado em fevereiro de 2019 para garantir o uso do ciberespaço pela MGP, além de também ser o responsável pela condução de operações militares de defesa, resposta e exploração; e em primeiro lugar, para salvaguardar os interesses da instituição. Contudo, pode ser acionado para salvaguardar os interesses nacionais, caso seja determinado pelo governo.

(PERU, 2019)

d) Direção-Geral de Capitánias e Guardas Costeira (DICAPI)

É o órgão que exerce a Autoridade Marítima, Fluvial e Lacustre do Peru [essas três vertentes sempre são citadas], de que trataremos mais adiante.

O Comandante-Geral da Marinha possui, ainda, duas instituições que estão vinculadas à Marinha, entretanto não são suas subordinadas: os Serviços Industriais da Marinha e a Escola Nacional da Marinha Mercante (ENAMM).

4.2 DIREÇÃO-GERAL DE CAPITANIAS E GUARDA COSTEIRA

O Peru exercia a atribuição de AM deste o século XVIII, com a criação da

primeira Capitania em 1791¹⁴; todavia, a criação deste órgão remonta o início do século XX, mais especificamente em 1919. Essa Direção-Geral possui a missão da regulação e da garantia da segurança da vida humana, da proteção do meio ambiente, de seus recursos naturais e da cessação de todos os atos ilícitos; o desempenho do controle e da fiscalização de todas as atividades realizadas no meio aquático (marítimo, fluvial e lacustre), observadas as leis e acordos internacionais vigentes, contribuindo para o desenvolvimento nacional peruano. A importância que o país atribui à AM peruana é tão notória que em 1999, o Comandante-Geral da Marinha estabeleceu o dia cinco de agosto como o “Dia da Autoridade Marítima do Peru” (PERU, 2020).

O Peru possui, como cenário marítimo, 855.475 km² de Domínio Marítimo, uma bacia amazônica peruana de mais de 670.000 km², com cerca de 14.000 km de rios navegáveis, e uma Área de Busca e Resgate (SAR) com 6.290.000 km². Esse Domínio Marítimo é definido como a parte do Oceano Pacífico que banha a costa peruana até o limite de 200 milhas náuticas; a sua ZEE, tendo recebido a denominação peruana de “Mar de Grau” em homenagem ao Almirante Miguel Grau Seminario (1834-1879)¹⁵, herói nacional da nação (PERU, 2020).

Podemos ter uma dimensão espacial dos valores citados na figura a seguir.

¹⁴ Capitania de Puerto del Callao.

¹⁵ Promovido postumamente ao posto de Almirante em 1946.

🚢 NUESTRO ESCENARIO 🚢



Figura 4 – Cenário Oceanopolítico peruano

Fonte: Marinha de Guerra do Peru. Disponível em <https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/nuestro-escenario/>. Acesso em 30 Jul 2020

A DICAPI possui suas funções normatizadas por uma lei nacional, em que é descrita a sua responsabilidade no controle e monitoramento das atividades realizadas no meio aquático, as regras para o cumprimento das leis e convenções internacionais e o controle e o registro do material dedicado às atividades marítima, fluvial e lacustre. Também são regulamentadas as atividades desenvolvidas por pessoas físicas e jurídicas no meio aquático,

sua formação, certificação e promoção, nas áreas de Marinha Mercante, de pesca e da navegação de esporte e recreio (PERU, 2020).

A seguir, descreveremos os órgãos diretamente subordinados à DICAPI, sendo três Diretorias, um Comando de Operações, e uma Estação Naval, correlacionado às atribuições de Autoridade Marítima, Fluvial e Lacustre.

a) Diretoria de Hidrografia e Navegação

Gerencia, opera e investiga as atividades relacionadas às ciências ambientais no meio aquático (marítimo, fluvial e lacustre), a fim de contribuir para o desenvolvimento peruano, fornecendo suporte e segurança na navegação para os meios navais, contribuindo para o cumprimento dos objetivos institucionais.

b) Diretoria de Meio Ambiente

Realiza tarefas de avaliação, gestão, prevenção e redução da poluição do mar, dos rios e dos lagos navegáveis, causados por navios e instalações aquáticas, e pelas atividades realizadas no referido ambiente ou originadas em terra, sendo de competência exclusiva da AM em coordenação com os setores envolvidos. Essa Diretoria possui quatro departamentos subordinados.

I) Departamento de Subsolo e Ribeiras

Podemos destacar, como sua responsabilidade, a concessão do direito de uso de áreas aquáticas, a concessão de autorização de áreas aquáticas para aqüicultura e para operações de dragagem.

II) Departamento de Mercadorias e Substâncias Perigosas

III) Departamento de Proteção do Meio Ambiente

É responsável pela proteção do ambiente aquático e da faixa ciliar¹⁶, por meio do controle e da vigilância desses espaços, a fim de zelar pela sua preservação, restauração e

¹⁶ São florestas, ou outros tipos de cobertura vegetal nativa, que ficam às margens de rios, igarapés, lagos, olhos d'água e represas.

melhoria. A interação entre a parte operacional da MGP e a Autoridade Marítima, Fluvial e Lacustre é grande, com a AM sendo a responsável pela logística, incluindo a manutenção, e pela operação, de barcos e lanchas de patrulha, e de aeronaves, necessários para exercer suas atribuições.

c) Direção de Controle de Atividades Aquáticas

É a área técnica especializada na gestão de segurança marítima, fluvial e lacustre, composta por profissionais de comprovada especialização. Essa Direção está organizada em três áreas principais:

I) Departamento de Material aquático

Conduz a regulação e fiscalização do cumprimento de todas as disposições relacionadas ao controle e registro de todo o material flutuante, dedicado às atividades marítimas, fluviais e lacustres.

II) Departamento de Pessoal aquático

É o setor responsável pela administração e pelo controle de todas as atividades realizadas por pessoas físicas e jurídicas no campo aquático, como, por exemplo, dos Oficiais e dos tripulantes da Marinha Mercante, dos pescadores, dos desportistas náuticos e das empresas que oferecem diversos serviços no meio aquático.

III) Departamento de Segurança e Proteção

Possui a responsabilidade de inspecionar os navios mercantes de todas as nacionalidades.

d) Cinco Distritos de Capitánias

Cada Distrito de Capitania (JEDICAP) possui uma determinada área de atuação, com Capitánias da Guarda Costeira subordinadas, totalizando 19 Capitánias no país. A figura a seguir ilustra os JEDICAP, cabendo ressaltar que as áreas de atuação dos Distritos de Capitania e das Zonas Navais se assemelham, mas não são totalmente coincidentes.



Figura 5 – Disposição dos Cinco Distritos de Capitánias no território peruano
 Fonte: Sítio da Marinha de guerra do Peru. Disponível em
https://twitter.com/naval_peru/status/1083398471036616704/photo/1.
 Acesso em 31 Jul 2020.

e) Estação Naval da Guarda Costeira

f) Comando de Operações da Guarda Costeira

Este Comando planeja, dirige e controla as Operações de Busca e Resgate, a Polícia Aquática, o Controle de Tráfego Marítimo, o Serviço Móvel Marítimo e sua Rede de Estações Costeiras. Conta, operacionalmente, com o Grupo de Reação Imediata e a Frota da Guarda Costeira. O GRI é responsável por combater os ilícitos que ocorrem ao longo da costa. Por possuir poucos integrantes e ser altamente especializado, tanto no conhecimento da legislação marítima quanto na legislação dos Direitos Humanos, a MGP os equipara aos combatentes dos Corpos de Infantes da Marinha e de Operações Especiais, por possuírem treinamento equivalente aos Mergulhadores de Combate, podendo serem especializados em

retomada de reféns. Possuem, inclusive, autoridade legal para realizar detenções e prisões, abordagem de navios, resgate de reféns, e combate ao tráfico ilícito de drogas.

4.3 CAPACITAÇÃO PARA A ATRIBUIÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA PERUANA

Desde 1969, por meio de um Decreto-Lei, o Peru criou o Corpo de Capitánias e Guarda Costeira, como um Corpo Auxiliar da MGP, para exercer as funções de:

Polícia Marítima, Fluvial, Lacustre e Pesqueira; de controle e vigilância do litoral, do tráfego aquático nas águas jurisdicionais; da segurança e vigilância dos portos, assim como o controle e proteção dos recursos e riquezas naturais. (PERU, 1969, p. 2, tradução nossa)¹⁷

Na MGP atualmente existem, como órgãos de formação, a Escola Naval do Peru (ENP) e o Instituto de Educação Superior Público Naval (CITEN). Este Instituto é responsável pela formação acadêmica, de nível superior, de praças em diversas especializações, entre as quais destacam-se: Capitánias e Guarda Costeira; Prático Fluvial; e Polícia Naval. Trataremos desses dois órgãos de formação a seguir.

a) Escola Naval do Peru (ENP)

A ENP é um Centro de Estudos de nível superior pertencente ao sistema educacional peruano. O ciclo escolar tem a duração de cinco anos (ou 10 semestres acadêmicos), realizados na graduação de Cadete. O programa de estudos está organizado em quatro áreas de pesquisa: Ciências Básicas, Ciências Humanas, Ciências Navais (Operações e Treinamento), e Engenharia e Armas. Ao término do Ciclo Escolar, o Cadete recebe a titulação de Bacharel em Ciências Marítimas, contudo, caso opte por se aprofundar nos estudos dentro das respectivas áreas de pesquisa, os formandos poderão se submeter à titulação de Bacharel ou Licenciatura, conforme o caso, nessas áreas. Durante a formação acadêmica o Cadete pode escolher as seguintes áreas para prosseguir na carreira: Força de

¹⁷ *Polícia Marítima, Fluvial, Lacustre y Pesquera; de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos, así como el control y protección de los recursos y riquezas naturales* (PERU, 2020).

Superfície, Força de Submarinos, Força de Operações Especiais, Força de Infantaria de Marinha, Força de Aviação Naval, Força de Hidrografia e Navegação e a Direção-Geral de Capitânicas e Guarda Costeira.

b) Instituto de Educação Superior Público Naval (CITEN)

O CITEN é o responsável pela formação acadêmica, de nível superior, de Praças em diversas especializações, entre as quais destacamos Capitânicas e Guarda Costeira; Prático Fluvial; e Polícia Naval.

Como instituição educacional de Pós-Graduação, o Peru dispõe da Escola Superior de Guerra Naval, diretamente subordinada à Diretoria-Geral de Educação da Marinha. Instituição criada em 1930, possui o objetivo de prover capacitação aos Oficiais nas áreas de Estratégia, Estado-Maior e Operações Navais. Essa Escola oferece dois tipos de programas aos Oficiais: o de Desenvolvimento Profissional, abrangendo as áreas de conhecimento das Ciências Marítimas e Navais, Ciências Político-Sociais e Ciências Administrativo-Econômicas; e o programa de Segunda Especialização Profissional, foco de nosso interesse, por serem estruturados pelos requisitos profissionais apresentados pelos Comandos Operativos e os avanços tecnológicos propostos pelas Diretorias-Técnicas. Os 17 programas que compõem a Segunda Especialização Profissional são: Aviação Naval, Busca e Salvamento, Coordenação Tática-Aérea, Engenharia Naval, Engenharia Eletrônica, Engenharia de Sistemas, Guarda Costeira, Guerra de Superfície, Hidrografia, Infantaria de Marinha, Inteligência, Logística, Operações Especiais, Recursos Humanos, Sistemas de Armas, Sistemas de Operações, e Submarinos. O programa de Guarda Costeira possui a duração de 48 semanas, divididos em uma semana de introdução, quatro Ciclos de 11 semanas de atividades teóricas e três semanas de atividades práticas para a conclusão do programa. As disciplinas ministradas referem-se às áreas de Competências Genéricas, Autoridade Marítima / Assuntos Internacionais, Controle das Atividades Aquáticas, Controle

de Meio Ambiente e Operações de Guarda Costeira.

Em relação à Marinha Mercante peruana, em 1970 foi criada a Escola Nacional da Marinha Mercante (ENAMM), à época vinculada ao Ministério dos Transportes e, desde 1997, subordinada ao Ministério de Defesa, com vinculação funcional à MGP. Oferece cursos de capacitação, formação e Pós-Graduação. A ENAMM oferece formação nas áreas de Oficial de Máquinas, Oficial de Passadiço, e Administração Marítima e Portuária. Com relação aos cursos de Pós-Graduação, oferece nas áreas de Comércio e Finanças Marítima e Portuária; Gestão Marítima, Portuária e Pesqueira; e Meio Ambiente e Direito Marítimo. À nível de Mestrado, os cursos possuem a duração de quatro semestres e são em Administração Marítima Portuária e Pesqueira, e Gestão de Transportes Marítimos. Por fim, o único curso de Doutorado é na área de Ciências Marítimas, com a duração de seis semestres. Cabe ressaltar que todos esses cursos estão correlacionados a créditos, a fim de poderem ser adequados à Lei Universitária do país, que versa sobre o Ensino Superior.

4.4 SÍNTESE

Neste terceiro e último capítulo, tivemos a possibilidade de conhecer a estrutura da AM de um país fonteiriço ao Brasil, que possui sua a Marinha e a sua Autoridade Marítima com base semelhante à Brasileira (AM é atribuição da Força Naval). Entretanto, diferente do Brasil, a atribuição de AM não é exercida pelo Comandante-Geral da Marinha (como no Brasil), mas sim por um órgão diretamente subordinado (a Direção-Geral de Capitania e Guarda Costeira), que centraliza todas as tarefas dessa atividade subsidiária. Também é possível constatar que o seu território é dividido em cinco Zonas Navais e cinco Distritos de Capitania, que não são totalmente coincidentes em suas áreas de atuação, reforçando a distinção de competências de cada tipo.

De modo semelhante ao conceito de Amazônia Azul, o Peru também atribuiu

importância oceanopolítica à sua ZEE, designando-a como "Mar de Grau".

Em sua estrutura, visualizamos que a AM peruana possui como órgãos subordinados três diretorias, responsáveis pela Hidrografia e Navegação, de Controle de Atividades Aquáticas, e de Meio Ambiente; os cinco Distritos de Capitania, uma Estação Naval e um Comando de Operações centralizado, destacando as atividades de operações SAR, de Polícia Marítima, e de Controle do Tráfego Marítimo. Sua Frota de Guarda Costeira, assim como o Grupo de Reação Imediata são centralizados, o que favorece o Comando e Controle, sendo possível essa arquitetura pelas dimensões de seu país.

Com relação à formação, há 51 anos que a MGP possui um Corpo de Oficiais da especialidade de Guarda Costeira, demonstrando, assim, a importância que o país atribui a essa questão, cuja formação de Oficiais para esse Corpo se dá pela Escola Naval do Peru. Com relação às Praças, estas recebem a formação, equiparada à nível superior, pelo Instituto de Educação Superior Público Naval, para as especialidades de Guarda Costeira, Prático Fluvial e Polícia Marítima

Concluindo este capítulo, constatamos que o país investe também em capacitação ao nível de pós-graduação, com a Escola Superior de Guerra Naval disponibilizando o programa de Segunda Especialização Profissional, na área de Guarda Costeira (duração de 48 semanas), e a ENAMM disponibilizando cursos de pós-graduação a nível de Mestrado e de Doutorado (este, na área de Ciências Marítimas, com a duração de seis semestres).

5 CONCLUSÃO

A Marinha do Brasil, ao longo dos anos, procurou cumprir com suas diferentes atribuições explicitadas em Leis, Decretos e na Constituição Federal, valorizando tanto as atividades fim quanto às atividades subsidiárias, todas de relevante importância para a sociedade.

Com o advento da normatização dos espaços marítimos, através da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS – 1982), e da possibilidade de expansão da área destinada ao país para a exploração do solo e subsolo marinhos, através do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC – 2004) junto à Convenção sobre os Limites da Plataforma continental (CLPC), a criação do conceito de Amazônia Azul pelo Comando da Marinha, neste mesmo ano de 2004, foi importante para iniciar a conscientização da sociedade de que o mar pode ser fonte de riquezas, além de lazer; e inteligente, ao utilizar uma palavra de apelo considerável no orgulho nacional (Amazônia).

Essa conscientização propiciou que a atividade subsidiária de Autoridade Marítima (AM) ganhasse importância adicional, com um aumento da área a proteger, a controlar e a fiscalizar (ZEE adicionada à expansão da PC além das 200 milhas náuticas).

Referente à estrutura da AM, o Brasil opera de maneira descentralizada, propiciando que várias Organizações Militares (OM) possam atuar como seus Representantes (da AM), dependendo de suas respectivas áreas de atuação (Comandos de Distritos Navais, devido ao extenso litoral), ou da vertente de interesse. Como desvantagem, essa descentralização poderia resultar em uma quantidade maior de OM participando dessa atribuição, podendo acarretar na diminuição do Comando e Controle e uma possível diminuição na importância que a função de AM exige, por outras responsabilidades assumidas pelos seus integrantes Representantes e Agentes da AM). Por sua vez, a AM peruana está estruturada de maneira centralizada, com um órgão sendo o responsável pelas ações da AM

em sua área de jurisdição. Devido à pequena extensão do seu país, comparado com o Brasil, o Comando e Controle aparenta ser facilitado e colabora com essa centralização.

Já na parte de capacitação, a Autoridade Marítima Brasileira (AMB) nos últimos anos vem se dedicando mais nesse aspecto, de forma que tanto as OM que possuem atribuições como Agentes da AM, quando às que integram a estrutura como Representantes, possam ter pessoal capacitado para lidar com a demanda crescente com esse tipo de atribuição, tanto Oficiais quanto Praças. Por sua vez, por já possuir há 51 anos um Corpo de Oficiais formados pela Escola Naval Peruana, com habilitação na área de Guarda Costeira, o país já possui inclusive cursos de Pós-Graduação, Mestrado e Doutorado para essa especialidade. No caso brasileiro, os Oficiais do QT do CAM, da habilitação de STA, não possuem nenhum outro curso de carreira previsto como forma de aprofundamento nessa área de interesse. Com relação às Praças, o Peru possui formação a nível de especialização com titulação de Nível Superior; já a AMB iniciou em 2016 a formação de pessoal subalterno nessa especialidade.

Dessa forma, na conclusão deste trabalho, atingimos o seu propósito de demonstrar como a AMB encontra-se estruturada, a extensa legislação que rege essa atribuição, a sua importância para o país, além de demonstrar como um país sul-americano, o Peru, também estrutura a sua AM.

O desastre ambiental de 2019, além de exigir uma pronta reação da AMB para investigar e entender o acontecido, demonstrou a importância do mar para a sociedade. Nesse aspecto, o conceito de Amazônia Azul saiu fortalecido e, por conseguinte, toda a estrutura da AMB, que deve se manter robusta e evoluir, como já ocorreu no presente ano, com a criação, no âmbito dos Distritos Navais, de três novas Seções voltadas à atividade de Autoridade Marítima (Assuntos Marítimos, Inteligência Marítima e Operações de Informação). Desse modo, a MB vem incentivando, divulgando e atribuindo importância a essa atividade,

essencial para assegurar a enorme riqueza disponível em nossa Amazônia Azul de direito de nosso país.

REFERÊNCIAS

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 5 Ago 2020.

_____. Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. *Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0200.htm>. Acesso em 5 Ago 2020.

_____. Decreto nº 85, de 11 de abril de 1991. *Promulga a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR)*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0085.htm>. Acesso em 5 Ago 2020.

_____. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. *Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei no 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acesso em 5 Ago 2020.

_____. Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004. *Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5129.htm>. Acesso em 6 Ago 2020.

_____. Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999. *Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Leis/LCP97.htm>>. Acesso em: 25 Jul 2020.

_____. Lei Complementar nº 117, de 02 de setembro de 2004. *Altera a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, para estabelecer novas atribuições subsidiárias*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp117.htm#art1>. Acesso em: 25 Jul 2020.

_____. Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010. *Altera a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que “dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas”, para criar o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas e disciplinar as atribuições do Ministro de Estado da Defesa*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm#art1>. Acesso em: 25 Jul 2020.

_____. Lei nº 1.530, de 22 de junho de 1995. *Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm>. Acesso em 5 Ago 2020.

_____. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. *Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras*

providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm>. Acesso em 5 Ago 2020.

_____. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. *Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM>. Acesso em 5 Ago 2020.

_____. Lei nº 9.666, de 28 de abril de 2000. *Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm#:~:text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%2C%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.>>. Acesso em 5 Ago 2020.

BALTORÉ, Paulo Fernandes. *A Autoridade Marítima Brasileira e os modelos adotados em outros países. Análise comparativa e possibilidades de aprimoramento da estrutura vigente no país*. 2012. 71 p. Monografia (Doutorado em Ciências Navais) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2012.

BRASIL. Comando da Marinha. Portaria nº 156/MB, de 3 de junho de 2004. *Estabelece a Estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas*. Brasília, D.F., 2004

BRASIL, Comando do 9º Distrito Naval. *Sobre o Comando do 9º Distrito Naval*. Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/com9dn/sobrenos>>. Acesso em 25 Jul 2020.

BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. *Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira*. Disponível em <[https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac#:~:text=Em%20conformidade%20com%20CNUDM%20as,\) %2C%20da%20Marinha%20do%20Brasil.>](https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac#:~:text=Em%20conformidade%20com%20CNUDM%20as,) %2C%20da%20Marinha%20do%20Brasil.>)>. Acesso em 4 Ago 2020.

BRASIL, Ministério da Infraestrutura. *Ministério dos Transportes, Portos e Aviação passa a ser o Ministério da Infraestrutura*. Disponível em <<https://infraestrutura.gov.br/ultimas-noticias/8222-minist%C3%A9rio-dos-transportes,-portos-e-avia%C3%A7%C3%A3o-passa-a-ser-o-minist%C3%A9rio-da-infraestrutura.html>>. Acesso em 25 Jul 2020.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. *A Amazônia Azul*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 124, n. 04/06, p.19-21, Abr / Jun 2004.

FRANÇA, Júnia Lessa et al. *Manual para normalização de publicações técnico científicas*. 8.ed. Belo Horizonte: Ed.UFMG, 2007. 255 p. (Aprender).

Infoescola. *Tipos de Leis*. Disponível em <<https://www.infoescola.com/direito/tipos-de-leis/>>. Acesso em 5 Ago 2020.

ITOPF. A atuação da Autoridade Marítima nos casos de poluição hídrica. Disponível em <https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Presentations/Joint_Transpetro_Seminar/2-A_atuacao_da_autoridade_maritima_nos_casos_de_poluicao_hidrica_Rodolfo_Henrique_de_Saboia.pdf>. Acesso em 31 Jul 2020.

La Geografía. *El Mar Peruano*. Disponível em <<https://lageografia.com/geografia-regional/peru/el-mar-peruano>>. Acesso em 31 Jul 2020.

Nações Unidas Brasil. *A Carta das Nações Unidas*. Disponível em <www.nacoesunidas.org/carta/>. Acesso em 4 Ago 2020.

Nações Unidas. Disponível em <<https://www.un.org/en/>>. Acesso em 2 Ago 2020

Nações Unidas. *Escritório de Assuntos Jurídicos*. Disponível em <<https://legal.un.org/ola/>> Acesso em 4 Ago 2020.

Organização Marítima Internacional. Disponível em <<http://www.imo.org/>> Acesso em 4 Ago 2020.

Estrutura da IMO. Disponível em <<https://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>>. Acesso em 4 Ago 2020.

PANAMÁ. Centro de Cooperación en Tecnología Marítima – Latinoamérica. *Palestra – DICAPI: Responsabilidades e Implementación de Disposiciones sobre Eficiencia Energética*. Disponível em <<https://mtcclatinamerica.com/documents/tercer-seminario-nacional/1-1-DICAPI.pdf>>. Acesso em 31 Jul 2020.

PERU. Ministério da Defesa do Peru. *Marina de Guerra del Perú*. Disponível em <<https://www.gob.pe/marina-de-guerra-del-peru>>. Acesso em 30 Jul 2020.

PERU. Marinha de Guerra do Peru. *Acerca de nosotros*. Disponível em <<https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/>>. Acesso em 30 Jul 2020.

PERU. Marinha de Guerra do Peru. *Funciones*. Disponível em <<https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/funciones/>>. Acesso em 30 Jul 2020.

PERU. Marinha de Guerra do Peru. *Nuestro Escenario*. Disponível em <<https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/nuestro-escenario/>>. Acesso em 30 Jul 2020.

PERU. Marinha de Guerra do Peru. *Superficie*. Disponível em <<https://www.marina.mil.pe/es/organos/comoperpac/superficie/>>. Acesso em 30 Jul 2020.

PERU. Marinha de Guerra do Peru. *Inauguración del Centro de Operaciones de Seguridad de la Comandancia de Ciberdefensa*. Disponível em <<https://www.marina.mil.pe/es/noticia/inauguracion-del-centro-de-operaciones-de-seguridad-de-la-comandancia-de-ciberdefensa/>>. Acesso em 30 Jul 2020.

PERU. Marinha de Guerra do Peru. *Cinco Zonas Navales*. Disponível em <https://twitter.com/naval_peru/status/1083398471036616704/photo/1>. Acesso em 31 Jul 2020.

PERU. Direção-Geral de Capitánias e Guarda Costas. *Ley de Creacion del Cuerpo de Capitánias y Guardacostas*. Disponível em <https://www.dicapi.mil.pe/sites/default/files/descargas/normasgenerales/decreto_ley_ndeg_17824.pdf>. Acesso em 31 Jul 2020.

PERU. Direção-Geral de Capitancias e Guarda Costas. *Capitanía de Puerto del Callao*. Disponível em <<https://www.dicapi.mil.pe/organizacion/historia>>. Acesso em 31 Jul 2020.

WWF. *O que são as matas ciliares?* Disponível em <https://www.wwf.org.br/natureza_brasileira/questoes_ambientais/matias_ciliares/#:~:text=S%C3%A3o%20florestas%2C%20ou%20outros%20tipos,os%20c%C3%ADlios%20para%20nossos%20olhos>. Acesso em 30 Jul 2020.