

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG PAULO VITOR SÁ DE GUSMÃO

AÇÕES A SEREM DESENVOLVIDAS PELA MARINHA DO BRASIL E POLÍCIA
FEDERAL NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

Rio de Janeiro
2007

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

C-PEM 2007

AÇÕES A SEREM DESENVOLVIDAS PELA MARINHA DO BRASIL E POLÍCIA
FEDERAL NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

Rio de Janeiro
2007

CMG PAULO VITOR SÁ DE GUSMÃO

AÇÕES A SEREM DESENVOLVIDAS PELA MARINHA DO BRASIL E POLÍCIA
FEDERAL NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para a conclusão
do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM-1) Antonio José Neves
de Souza

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2007

C-PEM 2007

AÇÕES A SEREM DESENVOLVIDAS PELA MARINHA DO BRASIL E POLÍCIA
FEDERAL NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para a conclusão
do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: C-PEM 2007

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2007

RESUMO

As Águas Jurisdicionais Brasileiras constituem-se em importante via por onde trafegam grande número de navios escoando mercadorias que entram e saem do Brasil, assim, como aqueles que participam da navegação de cabotagem. Este tráfego associado ao trânsito de embarcações de apoio as atividades de exploração de petróleo em alto mar, aquelas envolvidas com o turismo e a pesca compõem a maior parte da atividade marítima nestas águas e tem requerido, em face do seu rápido crescimento, uma atuação cada vez maior do Estado brasileiro. A Marinha do Brasil e a Polícia Federal são duas instituições nacionais que têm atribuições legais que visam ao ordenamento da área marítima em questão, cabendo-lhes tarefas e ações que são objeto de análise desta monografia. Assim, este trabalho efetua uma análise e discussão da legislação pertinente, como também das ações realizadas por cada uma das instituições, que lhes sejam afetas para o cumprimento das suas atribuições. Trata das comissões e dos planos desenvolvidos para a segurança dos portos, terminais e vias navegáveis, e das medidas de cooperação já em vigor entre as duas instituições. Apresenta uma crítica quanto à possível criação de uma nova instituição, a Guarda Costeira, que venha desempenhar ações já realizadas pela Marinha do Brasil e pela Polícia Federal expondo as desvantagens daí advindas. Apresenta um caso recentemente ocorrido de apreensão de traficantes de drogas em alto mar para exemplificar a necessidade de uma atuação conjunta em determinadas situações para se alcançar melhores resultados para determinadas atribuições. Por fim conclui por propor algumas medidas como uma maior colaboração entre os dois organismos governamentais em pauta, principalmente nas atividades de inteligência de forma a se alcançar maior efetividade nas suas ações de combate aos diversos crimes realizados naquela área marítima do estudo.

Palavras-chave: Águas Jurisdicionais Brasileiras. Atribuições legais. Cooperação.

ABSTRACT

The Brazilian jurisdictional Waters are constituted in important route through where a great number of ships move carrying goods which enter and leave Brazil as well as those that participate in the coastal traffic navigation. This traffic associated to the traffic of embarkations which support the activities of exploration of petroleum in open sea, those involved with tourism and fishing compose most of the marine activity in these waters and it has been requiring, in face to its fast growth, an increasing performance of the Brazilian State. The Brazilian Navy and Federal Police are two national institutions with legal attributions that aim the order of the marine area in subject, being responsible for the tasks and actions that are object of analysis of this work. Therefore, this work analyzes and discusses the pertinent legislation, as well as the actions accomplished by each one of the institutions, that are affecting to them for the execution of their attributions. It deals with the commissions and plans developed for the security of the ports, terminals and navigable route, and of the current means of cooperation in energy between the two institutions. It presents a critic on the possible creation of a new institution, the Coastal Guard, which comes to carry out actions already accomplished by the Brazilian Navy and Federal Police exposing the disadvantages. It presents a case recently happened of drug dealers' apprehension in open sea to exemplify the need of a united performance in certain situations to reach better results for certain attributions. Finally it ends by proposing some actions as a greater cooperation between the two government organisms on the agenda, mainly in the intelligence activities aiming at a greater effectiveness in their combat actions to the several crimes occurred in that marine area of the study.

Key word: Brazilian jurisdictional Waters. Legal attributions. Cooperation.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	ORDENAMENTO JURÍDICO	8
2.1	Embasamento	8
2.2	Ferramentas legais e definições	9
3	ATUAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA NAS AÇÕES SUBSIDIÁRIAS.	16
3.1	Fundamentação.....	16
3.2	A atividade de Inspeção Naval	16
3.3	Conclusão parcial	18
4	PARTICIPAÇÃO DA MB E DO DPF NA CONPORTOS	19
4.1	A Comissão Nacional de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis.....	19
4.2	O Plano Nacional de Segurança Portuária	20
4.3	A atuação dos NEPOM	21
4.4	Conclusão parcial	23
5	ATUAÇÃO DA MB NO ISPS <i>CODE</i>	25
5.1	Histórico.....	25
5.2	Emendas a Convenção para Salvaguarda da Vida Humana no Mar.....	25
5.3	Atuação da Marinha do Brasil.....	26
5.4	Conclusão parcial	29
6	PATRULHA NAVAL	30
6.1	Regulamentação.....	30
6.2	Conclusão parcial.....	32
7	CRIAÇÃO DE UMA GUARDA COSTEIRA	34
7.1	Origem.....	34
7.2	Análise do questionamento	34
7.3	Conclusão parcial	35

8	ATUAÇÕES CONJUNTAS DA MB E DPF NO MAR	36
8.1	Justificação inicial.....	36
8.2	Apresentação do caso	36
8.3	Conclusão parcial	37
9	CONCLUSÃO	38
	REFERÊNCIAS	41

1 INTRODUÇÃO

O Estado brasileiro é detentor de uma enorme área marítima onde ocorre um expressivo tráfego de navios conduzindo mercadorias, que são resultado tanto do seu comércio interno como do seu comércio internacional. Da mesma forma é nesta área que ocorre a exploração da maior parte do petróleo extraído no Brasil, com o emprego de um grande número de plataformas de petróleo e de embarcações envolvidas em apoio a esta exploração. Estes aspectos associados ao turismo e a pesca proporcionam uma elevada atividade marítima na área em questão.

Grande parte dos países considerados desenvolvidos e, também aqueles em desenvolvimento, como o Brasil, tem apresentado crescimento nos últimos anos acarretando, em consequência, no incremento do comércio internacional e da atividade marítima de uma forma geral. Assim, na área marítima que neste estudo é intitulada como Águas Jurisdicionais Brasileiras, tem ocorrido o mesmo fato.

A elevação da atividade marítima, entretanto tem gerado a ocorrência de diversos ilícitos que são fatores perturbadores desta atividade, causando prejuízos por comprometer o comércio internacional e o meio ambiente. Outro fator que traz grande preocupação é a possibilidade de atividades terroristas nos mares e oceanos.

O uso ordenado desta área é, portanto importante para que o país possa usufruir não só de suas riquezas como, também empregá-la, corretamente, como via de transporte natural para o comércio de mercadorias.

A Marinha do Brasil (MB) atua como representante do Estado nas Águas Jurisdicionais Brasileiras e tem grande interesse e responsabilidade por este ordenamento. Para tanto, desenvolve uma série de ações que serão estudadas neste trabalho. Outros organismos do Estado, como o Departamento de Polícia Federal (DPF), também representam o estado brasileiro e atuam no combate aos delitos que se constituem em atividades criminosas de toda ordem nas águas jurisdicionais em questão.

Esta monografia propõe-se a analisar as ações empreendidas pela Marinha do Brasil e do Departamento de Polícia Federal nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, bem como as suas atribuições, e as dificuldades encontradas pela MB para permitir o uso ordenado desta área marítima. Com este propósito, no segundo capítulo, é apresentada a legislação brasileira referente aos aspectos relacionados à área marítima deste estudo, assim como aquela legislação pertinente a atuação da MB e do DPF nas suas tarefas afetas a este ordenamento. No terceiro capítulo, são apresentados aspectos atinentes a Autoridade Marítima quanto à promoção

e a implementação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, enfocando a atividade da Inspeção Naval. O quarto capítulo aborda a participação da MB e do DPF nas Comissões Nacional e Estadual de Segurança nos Portos Terminais e Vias Navegáveis, expondo as competências e responsabilidades respectivamente destas comissões. Aborda também o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária e a atuação dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima, empregados como instrumentos para o aperfeiçoamento da Segurança dos portos, da mesma forma que para os terminais e vias navegáveis. O quinto capítulo expõe a atuação da MB no Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, com o estabelecimento das normas relativas aquele código. O sexto capítulo trata da atividade de Patrulha Naval com enfoque para sua legislação. O sétimo capítulo trata de uma análise crítica quanto à criação de uma Guarda Costeira como uma nova instituição voltada para o combate aos crimes transnacionais. O oitavo capítulo apresenta um caso ocorrido com o emprego da MB e DPF, para o recebimento de criminosos aprisionados por autoridades do governo Francês, por tráfico de drogas, demonstrando a validade de uma atuação coordenada entre as duas instituições na repressão aos crimes transnacionais em alto mar. O nono capítulo expõe de forma consolidada as idéias apresentadas nos demais capítulos e conclui pela necessidade de se desenvolverem ações complementares e de colaboração entre a Marinha do Brasil e a Polícia Federal para se alcançar um efetivo ordenamento da área marítima em estudo que constituem as Águas Jurisdicionais Brasileiras.

2 ORDENAMENTO JURÍDICO

2.1 Embasamento

A Marinha do Brasil (MB) tem a atribuição constitucional de zelar pela defesa da pátria, cabendo-lhe, ainda, conforme disposto em lei complementar¹ algumas atribuições subsidiárias, sendo a de caráter geral aquela estabelecida pela cooperação com o desenvolvimento nacional e a defesa civil. As atribuições de caráter particular são aquelas estabelecidas, também por meio da citada lei complementar que lhe dão a responsabilidade da manutenção da ordem no mar, cabendo a MB atuar na formulação de políticas voltadas para a área geográfica denominada Águas Jurisdicionais Brasileiras² (AJB). Tais atribuições visam ao uso e exploração de forma ordenada destas águas, em conformidade com os dispositivos legais internacionais, como tratados e convenções internacionais do qual o Brasil é signatário.

Cabe, assim, a MB prover a segurança, a fiscalização e o cumprimento das leis nas AJB. Estas ações representam a presença do estado atuando de forma a permitir um uso ordenado da área geográfica em questão.

O crescimento das atividades marítimas nas AJB, como o comércio internacional, a navegação de cabotagem, as atividades *off shore* ligadas à prospecção e exploração de petróleo, além daquelas voltadas para a pesca, atraíram a ocorrência e o incremento de diversas atividades ilícitas no mar, nos portos e nas vias navegáveis. Estes ilícitos ocorrem, por exemplo, na forma de ações de roubo de cargas a navios mercantes, normalmente fundeados próximos aos portos nacionais, do contrabando e do descaminho de mercadorias, por meio de navios que aportam no país e, da atividade de pesca ilegal por embarcações estrangeiras que não estejam autorizadas a efetuá-las, ou da pesca em áreas de proteção ambiental onde seja vedada tal atividade.

Tais atividades marítimas têm crescido em todos os mares, sendo fonte de grande preocupação dos diversos Estados nacionais. No Brasil, este aspecto é não menos preocupante, havendo a necessidade de divisão de atribuições uma vez que a MB por si só não possui vocação, nem recursos de ordem pessoal e material para fazer frente à demanda pela repressão

¹Lei Complementar n. 97, de 9 de julho de 1999. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 10 jun. 1999. Seção Extra. p. 1.

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP97.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

²Águas Jurisdicionais Brasileiras: compreende o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva, as águas interiores e as águas sobrejacentes à plataforma continental quando esta ultrapassar os limites da Zona Econômica Exclusiva. Conceito previsto em normas da Diretoria de Portos e Costas, NORMAM n.04.

Disponível em: https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_04/N04cap1.pdf. Acesso em, 20 de maio de 2007.

aos ilícitos em questão. A solução encontrada foi a divisão de tarefas pelos diversos agentes do estado com o emprego de instituições que possuíssem maior afinidade no combate aos ilícitos que se consubstanciam em crimes, onde o poder de polícia e a atuação policial na forma da investigação, da prevenção e, da repressão possam obter melhores resultados.

A instituição com características e poder de atuação que passou a dividir atribuições com a MB no combate às atividades ilícitas em questão e que será objeto do presente estudo é o Departamento de Polícia Federal (DPF), muito embora outras instituições, também tenham competência legal para atuação no mar com relação a tarefas específicas no combate a diversos tipos de delitos, como é o caso da Receita Federal e do IBAMA.

O estabelecimento pelo Estado de uma série de instrumentos legais que vão da Constituição Nacional até leis e decretos visam dar respaldo e regulamentar a atuação das duas instituições nacionais Marinha do Brasil e Departamento de Polícia Federal nas suas atribuições. Estes instrumentos legais são descritos a seguir para permitir um claro entendimento de tais atribuições e das análises conseqüentes pelo autor do presente estudo.

2.2 Ferramentas legais e definições

a) **Constituição Federal**³ - As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se a defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa destes, da lei e da ordem (Art.142).

- A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos (Art.144):

- Polícia Federal (Inciso I).

- A Polícia Federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela união e estruturado em carreira destina-se a: (Parágrafo 1°).

- Exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras (Inciso III).

Esta lei maior estabelece deveres das duas instituições em estudo, a MB e o DPF, devendo-se ressaltar a atribuição do DPF como polícia marítima, o que lhe confere legitimida-

³Constituição Federal, de 5 de outubro de 1988. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 5 out. 1988. Anexo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituição/Constituição.htm>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2007.

de para atuação na repressão de delitos que por ventura venham a ocorrer na fronteira marítima até os limites do mar territorial.

b) **Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar**⁴ - Estabelece um ordenamento jurídico no tocante aos mares e oceanos. Esta convenção visa ao uso pacífico dos mares, o emprego e a conservação eficiente dos seus recursos e, ainda, o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho.

A legislação brasileira até os limites territoriais da sua fronteira marítima, o tráfego marítimo nas águas jurisdicionais brasileiras, o uso do meio marinho, a exploração do seu leito, assim, como as considerações a respeito dos delitos que venham a ser cometidos nas águas consideradas como parte do território nacional, como o mar territorial e, também no limite das AJB e no alto mar encontra-se em consonância com o que está estabelecido nesta convenção, por ser o Brasil dela signatário.

c) **Lei Complementar**⁵ - Conforme estipula a própria Constituição estão previstas na Lei Complementar n. 97, de 9 de julho de 1999, alterada pela lei complementar n.117, de 2 de setembro de 2004 as normas gerais a serem observadas pelas Forças Armadas. A Marinha do Brasil tem estabelecidas as suas atribuições subsidiárias particulares no Art. 17, dentre as quais se destacam:

- Prover a segurança da navegação aquaviária (Inciso II);
- Contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar (Inciso III);
- Implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas (Inciso IV);
- Cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, das águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução (Inciso V).

O mesmo Art. 17 estipula a competência do Comandante da Marinha no tocante a estas atribuições:

⁴ Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. Declarada em vigor no Brasil pelo Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995. Apresenta o texto da Convenção. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 23 jun. 1995. Seção 1. p. 7.725. Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

⁵Ibid. p.8¹.

- 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 (Parágrafo único).

A atuação da Marinha do Brasil pauta-se, essencialmente, pelas normas gerais estabelecidas por esta lei complementar. As ações subsidiárias que serão objeto de análise neste estudo fundamentam-se no Art. 17 acima destacado, com seus incisos, que tratam das atribuições subsidiárias da MB, como a segurança da navegação aquaviária, que será discutida neste estudo. O inciso que estabelece a implementação e fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores e aquele que estipula a cooperação com órgãos federais constituem-se em aspectos fundamentais por estarem intimamente relacionados às ações desenvolvidas pelas instituições MB e DPF no tocante a prevenção e repressão de delitos natureza diversa nas AJB, sendo elemento chave para o estudo a delimitação da natureza das ações em que a aplicação do poder de polícia é um aspecto importante a se analisar, entre outros. Esse poder de polícia se origina na citada Lei Complementar e por meio de legislação diversa e está previsto quando é atribuído à Autoridade Marítima, no caso o Comando da Marinha, o poder de polícia que será exercido pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências para as atividades de Inspeção Naval.

d) **Decreto**⁶ - Define a Polícia Naval e a abrangência da sua atuação.

- Polícia Naval é a atividade desenvolvida pela Marinha, através da Diretoria de Portos e Costas e sua rede funcional, com o propósito de fiscalizar e exigir a fiel observância e cumprimento das leis, regulamentos, disposições e ordens referentes à navegação, à poluição das águas e à Marinha Mercante, no que preceitua este Regulamento, inclusive a colaboração no combate ao contrabando e ao descaminho (Art. 269).

- A ação de Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional, o material e pessoal de Marinha Mercante, as embarcações estrangeiras dentro das águas sob jurisdição nacional, praias, terrenos de marinha, acrescidos e marginais e obras sob e sobre a água no que interessa à segurança da navegação, à segurança nacional e aos interesses navais (Art. 270).

⁶ Decreto n. 87.648, de 24 de setembro de 1982. Aprova o regulamento para o Tráfego Marítimo. . *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 27 dez. 1982. Seção 1. p. 18.052. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/secom/ExecutaPesquisaLegislação.action>>. Acesso em: 13 de julho de 2007.

Este decreto teve sua importância por ter originado o estabelecimento de princípios gerais atinentes ao tráfego marítimo, fluvial e lacustre para a segurança da navegação, permitindo, assim, o seu ordenamento.

É, ainda, importante ressaltar que a conceituação por ele estabelecida no tocante à ação de Polícia Naval, quanto a sua abrangência de atuação e, também a definição deste termo, geravam alguma confusão com aquela atuação repressiva desenvolvida pela Polícia Federal por sua competência exclusiva.

Por se constituir em um decreto regulamentador sem o devido suporte por uma lei atualizada, possibilitou diversos questionamentos jurídicos desautorizando a atuação da autoridade marítima, pela dificuldade de defender judicialmente as posições assumidas, fundamentadas no Regulamento para o Tráfego Marítimo ou naquelas portarias baixadas para dar cumprimento às atribuições conferidas pelo decreto em questão.

Pelos aspectos da controvérsia exposta quanto à atuação da MB e DPF e buscando justificar a criação da nova lei que o substituiu, o autor deste trabalho considerou importante abordar este decreto, muito embora tenha sido revogado pelo Decreto n. 2.596, de 18 de maio de 1998. Em seu lugar passou a vigorar a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário. Tal lei, exposta a seguir, será analisada em capítulo a parte.

e) **Lei**⁷ - Legitima o poder da Autoridade Marítima para atuar na segurança da navegação.

- A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta lei. (Art. 1°).

O termo águas sob jurisdição nacional, de acordo com a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar compreende o mar territorial, também denominado de mar jurisdicional, estende-se até a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), numa faixa que vai da linha de base até duzentas milhas. No presente estudo, tal faixa de mar visando a uma coerência com o seu tema está sendo nominado como águas jurisdicionais brasileiras (AJB).

- Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: (Art. 2°).

- Inspeção Naval – atividade de cunho administrativo que consiste na fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e

⁷ Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Intitulada Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA). Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 12 dez. 1997. Edição Extra Seção 1, p. 29.510. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9537.htm>. Acesso em: 23 de maio de 2007.

a segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio (Item VII).

f) **Lei**⁸ – Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. O Serviço de Patrulha Costeira ficará subordinado diretamente ao Ministério da Marinha, que lhe dará regulamentação que melhor convier ao cumprimento de suas tarefas (Art. 2°).

Além de vincular a atuação desta atividade de patrulha ao então Ministério da Marinha, esta lei, ainda, apresentava uma série de objetivos como a fiscalização da pesca em colaboração com o Ministério da Agricultura, assim, como auxiliar os serviços de repressão ao contrabando e ao comércio ilícito de tóxicos, entre outros. Denota-se aí uma antiga percepção para as ações da MB na forma de colaboração com outros agentes do estado no combate a crimes ocorridos, na época, no mar territorial.

g) **Decreto**⁹ - Dispõe sobre Patrulha Naval e dá outras providências. Cabe nele ressaltar o seguinte:

- A Patrulha Costeira, instituída pela Lei n. 2419, de 10 de fevereiro de 1955, passa a ser denominada Patrulha Naval (Art. 1°).

- A Patrulha Naval, sob a responsabilidade do Comando da Marinha, tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, nas águas jurisdicionais brasileiras, na Plataforma Continental brasileira e no altomar, respeitada os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil (Parágrafo único).

Este decreto emprega o termo águas jurisdicionais brasileiras como águas jurisdicionais nacionais e, estipula ações de apreensão de embarcações estrangeiras que por ventura desenvolvam atividades não-autorizadas, inserindo aí determinado poder de polícia para quem venha a executar tal ação, no caso, por estabelecer a mesma lei que tais atos se façam por meios navais que estejam subordinados ao Comando da Marinha esse poder recai sobre os Comandantes dos navios da MB envolvidos na atividade de Patrulha Naval. Esta atividade será também estudada em capítulo a parte.

⁸Lei n. 2.419, de 10 de fevereiro de 1955. Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/legislação/ListaPublicações.action?id=110210>>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

⁹Decreto n. 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 7 jul. 2004. Seção 1. p.3. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2004006/2004/Decreto/D5129.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

h) **Lei**¹⁰ - Dispõe a respeito do mar territorial, da zona contígua, da zona econômica exclusiva e da plataforma continental.

Esta lei estabelece uma harmonização de conceitos consoantes com a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, permitindo ao estado brasileiro respaldo para legislar em assuntos que digam respeito ao uso do mar, tendo, portanto um parâmetro previsto em legislação internacional, reconhecida pelos estados membros da ONU que são signatários da convenção em pauta, o que inclui a maioria das nações.

i) **Decreto**¹¹ - Trata da criação da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis.

Este decreto tem sua importância pelo estabelecimento da atuação de forma coordenada entre diversos agentes do estado, visando criar um sistema de prevenção e repressão ao cometimento de atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis, atendendo a um anseio da comunidade internacional, externada pela IMO, no combate aqueles crimes que estavam afetando o comércio internacional. A atuação da comissão em questão será analisada de forma mais detalhada em capítulo posterior.

j) **Instrução Normativa**¹² – Trata da competência e atribuições das atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM). Ainda, disciplina a organização e o funcionamento das suas atividades.

Esta instrução normativa está amparada pela portaria nº 213, de 17 de maio de 1999 do Ministério da Justiça, e foi elaborada em conformidade com os Art. 4º e Art. 10º do Regimento Interno do DPF. A atuação destes núcleos por meio da instrução em questão será abordada no capítulo 3.

¹⁰Lei n. 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 5 jan. 1993. Seção 1. p. 57.

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

¹¹Decreto n. 1.507, de 30 de maio de 1995. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 31 maio 1995. Seção 1. p. 7.725. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1507.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

¹² Instrução Normativa n. 2, de 5 de agosto de 1999, do Departamento de Polícia Federal. Disciplina a Organização e o funcionamento das atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM). Disponível em: <<http://www.dpc.mar.mil.br/sta/legislação/index.htm>>. Acesso em 20 de maio de 2007.

3 ATUAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA NAS ATIVIDADES SUBSIDIÁRIAS DA MB

3.1 Fundamentação

Cabe à Marinha do Brasil, conforme previsto em Lei Complementar,¹³ diversas atribuições subsidiárias particulares como a responsabilidade de atuar na segurança da navegação aquaviária, na formulação e condução de políticas nacionais e, de maneira coordenada com outros órgãos, na implementação e fiscalização de leis e regulamentos, quando estes aspectos citados digam respeito ao mar.

As atividades previstas para atuação pela autoridade marítima constituem-se, conforme a legislação apresentada no capítulo 2, e pela sua própria natureza em ações de competência exclusiva da MB. Entretanto conforme previsto no inciso 5 da lei complementar apresentada, poderá ter estendida sua atuação na cooperação com outros agentes como o DPF, no caso do combate aos delitos quando estes tenham sido cometidos no mar, nas águas interiores ou nas áreas portuárias.

Para atuação na segurança da navegação aquaviária fundamenta-se a Autoridade Marítima na Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997, intitulada como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário¹⁴(LESTA), que está regulamentada pelo decreto n. 2.596 de 18 de maio de 1998. A competência da Autoridade Marítima, também está expressa por meio do artigo 3º da LESTA.

Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução da desta lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio (Neto, 1998 p.33).

3.2 A Atividade de Inspeção Naval

Uma das ações de grande visibilidade desenvolvida para permitir a efetividade da LESTA, ocorre por meio da Inspeção Naval, que Pedro Duarte Neto apresenta ao expor o inciso 7, do Art. 2º da lei em comento.

Atividade de cunho administrativo que se constitui na fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções inter-

¹³ Ibid.p. 10⁵

¹⁴Ibid.p. 12⁷

nacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e em prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio (Neto, 1998 p.25).

A Inspeção Naval vem a empregar, portanto determinado poder de polícia que é atribuído à autoridade marítima para atuar na segurança do tráfego marítimo, visando à fiscalização e a implementação das leis, regulamentos e atos internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação e à prevenção da poluição ambiental no meio aquático.

Tal atividade é desenvolvida com os recursos de pessoal e material das Capitânicas dos Portos e representam um grande esforço na busca do cumprimento da missão de se fazer cumprir a LESTA.

Demonstrando uma elevada preocupação com aspectos previstos na segurança do tráfego aquaviário e a ênfase dada para a proteção do ambiente marinho, o Brasil tornou-se signatário do Acordo de Viña del Mar¹⁵, atendendo ao que nele está previsto, faz cumprir, por intermédio da Autoridade Marítima, uma série de normas estabelecidas nas Convenções Internacionais¹⁶.

Assim, a Autoridade Marítima adota uma série de procedimentos previstos em mecanismos internacionais de cooperação como é o caso da ROCRAM¹⁷ onde estão previstos a realização de uma série de vistorias e inspeções para detectar e fazer-se corrigir deficiências observadas em navios.

A Autoridade Marítima realiza, portanto uma diversidade de ações com o emprego de variados mecanismos, para o atendimento da LESTA com o emprego da estrutura da Marinha do Brasil.

A LESTA também prevê a possibilidade de a Autoridade Marítima transferir a incumbência da realização, sob a forma de delegação, da fiscalização do tráfego de embarcações, conforme está exposto no seu Art. 6°. “A Autoridade Marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de

¹⁵ Acordo Latino Americano de sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto (o termo em destaque é também conhecido como Port State Control). Adotado pelas Autoridades Marítimas da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela.

¹⁶ Algumas das principais convenções a serem citadas, no caso, como exemplo são: SOLAS 74/78; MARPOL 73/78; STCW-78 e RIPEAM 72.

¹⁷ Rede Operativa de Cooperação Marítima Regional entre Autoridades Marítimas da América do Sul, México e Panamá.

qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres” (Neto, p.44).

3.3 Conclusão parcial

A atuação da Autoridade Marítima, devidamente fundamentada na LESTA, é uma atividade desenvolvida, normalmente, com atuação exclusiva pela MB. Assim se fazem as ações de Inspeção Naval, por exemplo, visando à fiscalização e à implementação das leis e regulamentos relativos à salvaguarda da vida humana no mar, à segurança da navegação e à prevenção da poluição ambiental no meio aquático entre outras ligadas à segurança da navegação aquaviária.

A atuação da Autoridade Marítima é fator relevante, ainda, para o cumprimento das diversas normas estabelecidas em convenções internacionais.

O descumprimento de alguma instrução ou norma que venha a resultar na ocorrência de crime por negligência ou até mesmo má fé no tocante aquelas normas estabelecidas pela MB a partir da LESTA, dependendo da natureza deste crime, poderá levar a Autoridade Marítima a ter de contar forçosamente com a colaboração de um outro ente do estado, no caso o DPF, para apuração dos fatos. Neste caso, uma atuação conjunta dos dois organismos deverá trazer melhores resultados na aplicação da lei em estudo, podendo inserir maior agilidade e atuar como fator inibidor para tais delitos.

4. PARTICIPAÇÃO DA MB E DO DPF NA CONPORTOS

4.1 A Comissão Nacional de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis

A CONPORTOS foi criada em 1995 devido a um elevado número de atos ilícitos na forma de roubos em navios mercantes que vinham ocorrendo nos portos nacionais, marcadamente nos portos de Santos e Rio de Janeiro. Seu ato de criação encontra-se estabelecido por Decreto¹⁸ onde está prevista a participação da Marinha do Brasil, dentre outras instituições, na Comissão Nacional de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Tem como propósito o desenvolvimento de um sistema que coíba a prática de tais atos ilícitos por intermédio de ações preventivas e repressivas.

As Competências para a CONPORTOS estão contidas neste decreto, em seu Art.3º, salientando-se as seguintes:

- Baixar normas de caráter nacional sobre segurança nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Elaborar projetos específicos de segurança nos portos, terminais e vias navegáveis e por via diplomática, buscar junto à Organização Marítima Internacional (IMO) assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeiras internacionais;
- Apresentar sugestões para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos;
- Avaliar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança nos portos, terminais e vias navegáveis;
- Manter acompanhamento estatístico dos ilícitos ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis, bem como dos resultados das investigações e das punições aplicadas;
- Criar e instalar Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, fixando-lhes atribuições (BRASIL, 1995).

A CONPORTOS adotou sua primeira resolução¹⁹ em 2002 quando, então, foram previstas diversas instruções de competência para as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis²⁰ (CESPORTOS) que se encontram

¹⁸ Ibid. p. 14¹¹

¹⁹

Resolução n. 01 da CONPORTOS, de 24 de junho de 2002. Estabelece orientações às Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais, e Vias Navegáveis, e princípios básicos para o desenvolvimento das ações de prevenção a atos ilícitos em suas áreas de atuação. Disponível em: <<https://www.mj.gov.br/senasp/conportos/res001.pdf>>. Acesso em: 25 de maio de 2007.

²⁰ Decreto n. 1507 de 30 de maio de 1995 dá competência a CONPORTOS para criar e instalar as CESPORTOS. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 31maio. 1995. Seção1.

estabelecidas no seu Art. 2º na forma de ações preventivas de combate aos atos ilícitos nas áreas de sua responsabilidade podendo-se destacar:

- implantar sistemas de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos terminais e vias navegáveis;
- cumprir as normas existentes sobre segurança pública;
- elaborar e manter atualizados os projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- encaminhar, aos órgãos competentes, as avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- manter atualizados os planos de segurança portuária (BRASIL, 2002a).

O Decreto de criação da CONPORTOS, ainda estipula que as Comissões Estaduais sejam compostas por representantes das Capitânicas dos Portos e do Departamento de Polícia Federal, entre outros.

4.2 O Plano Nacional de Segurança Pública Portuária

Elaborado pela CONPORTOS, o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária²¹ constitui-se em um aperfeiçoamento do sistema de segurança pública dos portos, terminais e vias navegáveis. Nele estão compiladas as atribuições da Comissão Nacional e das Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, assim como a de seus organismos componentes. Apresenta, ainda, uma série de compromissos na forma de ações a serem adotadas pelos organismos em questão e, recomendações emanadas pela Marinha do Brasil para os comandantes de embarcações.

É comentado, também por este plano a atuação da Marinha do Brasil por intermédio da Autoridade Marítima conforme o que dispõe a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, ao expor sobre a competência das Capitânicas dos Portos, na aplicação desta lei. Apresenta, ainda, os instrumentos legais que fundamentam a destinação e as competências da Marinha do Brasil.

4.3 A atuação dos NEPOM

p.7.725.

Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1507.htm>. Acesso em: 25 de maio de 2007.

²¹Plano Nacional de Segurança Portuária, de novembro de 2002. Estabelecido pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis com o objetivo de aperfeiçoar o sistema de segurança pública nos portos, Terminais e vias navegáveis. Disponível em:

<http://www.portoriogrande.com.br/pt/serviços/Plano_Nacional_Portuário.pdf>. Acesso em: 25 de maio de 2007.

Criado por intermédio da Portaria n. 213, de 17 de maio de 1999, do Ministério da Justiça, os Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM) contaram com um importante apoio material e para a qualificação do seu pessoal a partir do convênio n. 1, de 7 de setembro de 1998, firmado entre os Ministérios da Justiça e o então Ministério da Marinha.

Este Convênio foi estabelecido com a finalidade permitir a operacionalização de um organismo dentro da estrutura do Departamento de Polícia Federal, com o propósito de permitir o cumprimento da função de polícia marítima daquele departamento. Previu os seguintes aspectos:

- Transferência de embarcações pela Marinha do Brasil para o Departamento de Polícia Federal com a finalidade de dar suporte material aos NEPOM
- Formação de pessoal dos quadros do Departamento de Polícia Federal para atuação naquele núcleo; e
- Apoio na manutenção e reparo das embarcações transferidas, por um período de um ano, com o emprego da infra-estrutura logística da MB.

O Departamento de Polícia Federal por meio da Instrução Normativa n. 2, estabeleceu a regulamentação dos NEPOM, destacando-se as seguintes competências:

- Prevenir e reprimir os crimes praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no porto ou fundeadas nas adjacências ou no mar territorial brasileiro;
- Prevenir e reprimir os crimes de competência da Polícia Federal praticados na área portuária, adjacências e no mar territorial brasileiro, incluindo o tráfico de armas de fogo, de pessoas, armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres, o terrorismo e outros crimes praticados no âmbito marítimo que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme;
- Executar a fiscalização de viajantes clandestinos a bordo de embarcações;
- Expedir o passe de entrada e de saída para a embarcação devidamente fiscalizada em cada porto;
- Manter uma central de comunicação para receber denúncias de prática de ilícitos de competência da Polícia Federal nos portos;
- Policiar a área portuária, mediante o patrulhamento sistemático marítimo e terrestre; e
- Buscar a integração dos órgãos que compõem a CESPOTOS, para uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos (BRASIL, 1999b).

A entrevista realizada em abril de 2007, junto ao Delegado de Polícia Federal Luiz Carlos de Carvalho Cruz, encarregado do NEPOM do Estado do Rio de Janeiro, amplia o entendimento da finalidade e emprego destes núcleos. Conforme sua exposição, os NEPOM vieram atender a uma cobrança da Organização Marítima Internacional, visando ao estabelecimento de ações, por parte do Governo Brasileiro por intermédio de suas autoridades competentes, para que fosse coibido o crescente número de ilícitos cometidos nos portos do Rio de Janeiro e Santos na forma de roubo da carga transportada em navios fundeados.

Ainda, conforme os dados disponíveis na citada entrevista, a criação dos NEPOM contribuiu para a redução do número de roubos de carga nos navios nestes portos já a partir do ano de 1999.

O Relatório apresentado pelo Grupo Especial de Trabalho²² do DPF, disponível no arquivo técnico do NEPOM do Rio de Janeiro, propõe uma ampliação das atividades de Polícia Marítima em nível nacional com a criação do SINAPOM²³, com o estabelecimento de outros núcleos, com igual estrutura aos NEPOM já implantados no Rio de Janeiro e Santos, nos portos nacionais que apresentem maior movimentação de carga para exportação e terminais turísticos de passageiros, os quais somadas as suas capacidades de operação são responsáveis por cerca de 80% das exportações nacionais.

Outra recomendação apresentada no citado relatório é uma proposta para criação da CEPOM²⁴ como parte integrante da estrutura do Departamento de Polícia Federal, atuando em ações de fiscalização e de combate das atividades ilegais desenvolvidas pelos NEPOM.

Os trabalhos do Sistema Nacional de Polícia Marítima, atuando como proposto pelo Grupo Especial de Trabalho, para implantação do sistema em pauta, poderá apresentar resultados expressivos no combate aos roubos de carga, nos navios fundeados ou atracados nos principais portos nacionais.

O apoio prestado pela MB ao DPF foi, ainda, aperfeiçoado por um Acordo de Cooperação²⁵ em que se previu uma ampliação nas qualificações do pessoal do DPF, e principalmente, por permitir uma estreita cooperação no tocante a ações conjuntas de inteligência e planejamento de operações.

²²Grupo de trabalho formado pelo DPF visando implantar um Sistema Nacional de Polícia Marítima. Estabelecido pela portaria nº 330/2004, de 18 de junho de 2004 do DPF.

²³ Sistema Nacional de Polícia Marítima.

²⁴ Coordenação Especial de Polícia Marítima. Organismo que visa consolidar e gerenciar as demandas oriundas da atividade de Polícia Marítima com o emprego de um órgão coordenador.

²⁵ Acordo de Cooperação celebrado entre a MB e o DPF, em 6 de junho de 2006. Disponível no arquivo técnico do Comando de Operações Navais.

4.4 Conclusão parcial

A criação da CONPORTOS e logo a seguir, da CESPOTOS demonstrou uma preocupação das autoridades do governo federal com a atividade marítima. Em que pese ao fato de esta preocupação vir a ocorrer como consequência de uma resolução da Organização Marítima Internacional no tocante a segurança da atividade marítima, ao invés de uma percepção direta do problema pelo governo brasileiro, este fato constituiu-se em um importante marco, uma vez que a partir do funcionamento destas comissões, passaram-se a desenvolver no Brasil ações coordenadas entre os diversos organismos federais voltados para questão da segurança da atividade marítima.

Tal fato deu relevância a esta questão, constituindo-se, portanto, no início de um processo que teve continuidade de ações desenvolvidas a partir de resoluções adotadas em cumprimento aos acordos com organismos internacionais de que o Brasil é partícipe.

Uma contribuição de ordem prática em prol da atividade marítima foi o desenvolvimento do Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, por se constituir em um balizador de ações que vieram a ser adotadas.

Outra importante contribuição alcançada em consequência da valorização da segurança da atividade marítima foi o estabelecimento dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima, criado pelo Ministério da Justiça por intermédio do DPF. Seus resultados representam uma prioridade dada pelo DPF para o combate aos crimes daquela natureza, e uma economia de esforços alcançada por parte dos agentes governamentais, no caso em questão, pelo apoio da MB ao DPF.

As atuais ações realizadas pelo DPF por intermédio dos NEPOM vêm se desenvolvendo com a colaboração da MB, auxiliando na sua estruturação, com a qualificação dos seus quadros, ambientando-os a um trabalho em um meio diverso daquele em que o pessoal do DPF operava e têm contribuído para a obtenção de melhores resultados no combate aos roubos de carga nos navios, o que demonstra o quanto é válido e oportuno tais tipos de colaborações.

5 ATUAÇÃO DA MB NO ISPS *CODE*

5.1 Histórico

O advento de ações terroristas, ocorridas no decorrer da década de 80, despertou uma preocupação maior por parte da Organização Marítima Internacional²⁶ (IMO) com relação a essas ações, ocasionando a adoção de uma resolução em que foi solicitado o desenvolvimento de medidas que viessem a impedir a prática de atos ilícitos contra a segurança dos navios, suas tripulações e passageiros.

Fruto desta preocupação com tais atos terroristas veio a ser elaborada a Convenção SUA-88²⁷, que representou um passo importante em nível internacional para a coibição de tais práticas. Esta Convenção teve o seu texto aprovado pelo Congresso Nacional por meio de Decreto.²⁸

Os atos terroristas ocorridos nos Estados Unidos em setembro 2001 desencadearam uma pressão muito grande por parte daquele país no sentido de se ampliarem as ações no combate ao terrorismo por parte de organismos internacionais para a adoção de medidas mais rigorosas e abrangentes.

5.2 Emendas à Convenção Internacional para Salvaguarda da vida Humana no Mar

Atendendo à necessidade de novas de medidas voltadas para o combate ao terrorismo internacional, a Organização Marítima Internacional realizou então, em dezembro de 2002, uma Conferência sobre Proteção Marítima, que resultou na adoção pelos Governos Contratantes da Convenção, por intermédio da Resolução n°1, estabelecida em 12 de dezembro de 2002, de emendas ao anexo da Convenção Internacional para Salvaguarda da vida Hu-

²⁶ Organização Marítima Internacional. Agência especializada da ONU que tem por finalidade desenvolver um trabalho técnico voltado para o aperfeiçoamento de legislações existentes ou o desenvolvimento e adoção de novos regulamentos para atender a atividades marítimas pelos governos-membros. Disponível em: <<http://www.imo.org/>>. Acesso em: 02 de junho de 2007.

²⁷ Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança de Plataformas Fixas na Plataforma Continental. SUA-88 Elaborada em Roma em março de 1988, por ocasião da Conferência Internacional sobre o assunto. Disponível em: <http://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/Outros/outros_assuntos/históricoSUA.htm>. Acesso em 26 de maio de 2007.

²⁸ Decreto Legislativo n. 921 de 6 de outubro de 2005. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/internet/legislação/legin.html/textos/visualizarTexto.htm?i...>>. Acesso: em 26 de maio de 2007.

mana no Mar²⁹ SOLAS-74. Conforme previsto naquela resolução, algumas das emendas adotadas dizem respeito ao capítulo 5 que trata da segurança da navegação, quanto ao novo capítulo 11-1 que trata de medidas especiais para intensificar a segurança marítima e, ao novo capítulo 11-2 que trata de medidas especiais para intensificar a proteção marítima. Ainda, de acordo com o previsto naquele documento, as condições para entrada em vigor seriam estabelecidas até 1 de janeiro de 2004 e, a entrada em vigor das emendas referentes aos capítulos citados, incluindo o novo capítulo 11, que trata de medidas especiais para intensificar a segurança marítima, em 1 de julho de 2004.

5.3 Atuação da Marinha do Brasil

A Marinha do Brasil encontra-se incumbida de coordenar no país as ações resultantes daquelas emendas à convenção SOLAS-74 quanto aos capítulos em questão no tocante aos aspectos que digam respeito aos navios, suas companhias de navegação e, plataformas marítimas.

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), conforme Portaria do Comandante da Marinha,³⁰ é um organismo pertencente à Estrutura da Autoridade Marítima, como um dos seus agentes e, que atua na qualidade de seu representante para a Marinha Mercante e para a Segurança do Tráfego Aquaviário. Tem como um dos seus propósitos contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante.

Como parte integrante dessa estrutura da Autoridade Marítima cabe a DPC adotar as ações voltadas para as atividades marítimas, estando incumbida de coordenar a implantação das citadas emendas a SOLAS-74.

Assim, resoluções como aquelas firmadas no âmbito da Conferência sobre Proteção Marítima abordada, foram divulgadas por esta Diretoria por meio da sua Circular n. 2, de 8 de agosto de 2003, em que informa e estabelece o cumprimento para a comunidade marítima da entrada em vigor dos requisitos adotados no tocante às medidas especiais para proteção marítima pelos armadores nacionais, tais como:

²⁹ Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, SOLAS-74. Apresenta o texto da Convenção assim como das suas emendas e dos protocolos adicionais. Disponível em: <<http://www.ccaimo.mar.mil.br>>. Acesso em 28 de maio de 2007.

³⁰ Portaria n. 156, 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.

Disponível em:

<https://www.dpc.mar.mil.br/sta/ISPS156_04/430PO.016.pdf>. Acesso em: 07 de junho de 2007.

- a) data de aplicação do sistema de identificação automática;
- b) marcação do número de identificação do navio;
- c) emissão de registros sinópticos contínuos;
- d) adoção do Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações Portuárias³¹ (ISPS *Code*);e
- e) adoção do Sistema de Alarme de Proteção para Navios³².

Com o intuito de ampliar instruções aos diversos segmentos da Comunidade Marítima para o cumprimento das resoluções adotadas citada Conferência relativas às emendas a SOLAS-74, foram estabelecidas pela DPC, por intermédio da sua Circular n. 3 de 8 de abril de 2004, as normas e os procedimentos para obtenção e atualização do Registro Contínuo de Dados, que apresente informações sobre o histórico do navio, para emissão do Certificado Internacional de Proteção para Navios, para permanência de documentação a bordo e para revisão do plano de proteção para navios.

Ainda, conforme aquela circular, para o atendimento do que é exigido para a aplicação do disposto no ISPS *Code* foram apresentadas definições, alguns requisitos e informações complementares. Uma importante definição é aquela que diz respeito às embarcações SOLAS³³ que são objeto de aplicação do ISPS *Code*.

Em face de ter sido ampliada a abrangência do ISPS *Code*, a DPC editou a Circular de n. 5, de 22 de agosto de 2006 em que são ampliadas a aplicação do código em questão, também para as embarcações da área de navegação de Cabotagem ou de Apoio Marítimo, incluindo embarcações de passageiros, unidades móveis de perfuração marítima e embarcações de carga com arqueação bruta superior a 500. Além destas, para aquelas embarcações que operem em qualquer área de navegação como as unidades estacionárias que atuam no processo de produção, armazenagem e transferência ou de armazenagem e transferência. Também é abordado pela circular aspectos quanto aos prazos para instalação do equipamento de alarme de proteção para os navios e recomendações quanto a sua utilização por parte de embarcações

³¹ ISPS *Code*. Conjunto de medidas que visa à proteção de navios e instalações portuárias e que foi estabelecido por emenda a Convenção SOLAS-74, por meio da resolução nº2 da Conferência de Governos Contratantes àquela Convenção de dezembro de 2002.

Disponível em: <http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convenções/pubsolas/Cap_XI_2.pdf>. Acesso em 7 de junho de 2007.

³² Equipamento destinado a informar ao País de Bandeira que o navio está sofrendo algum tipo de ataque ou teve sua integridade ameaçada. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sta/ISPS/isps_index.htm>. Acesso em: 3 jun de 2007.

³³ Embarcações mercantes empregadas em viagens internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, exceto aquelas embarcações de carga com arqueação bruta inferior a 500, embarcações de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sta/ISPS/Circ003/AnexoB.pdf>>. Acesso em: 7 de junho de 2007.

que demandem determinados portos no exterior (portos dos Estados Unidos da América, da União Européia e da Austrália).

Algumas normas da emitidas pela Autoridade Marítima, tiveram de ser revistas, adequando-se às alterações em questão da Convenção SOLAS-74. As NORMAM³⁴ apresentadas a seguir sofreram alterações, conforme as normas editadas pela DPC³⁵:

- NORMAM 01 Navegação em Mar Aberto onde estão estabelecidas normas específicas sobre o Código ISPS, definindo sua aplicação, sua sistemática de aprovação, certificação e revisão dos Planos de Proteção, o período mínimo de manutenção a bordo dos registros das atividades previstas no código e a periodicidade em que os planos deverão ser revisados e também quanto à obtenção e introdução do Registro Contínuo de Dados (RCD);e

- NORMAM 06 Reconhecimento de Sociedade Classificadora onde são estabelecidos os requisitos para reconhecimento de Sociedades Classificadoras para atuar em nome do Governo brasileiro, quanto ao Código ISPS e, quanto aos modelos de Certificados a serem utilizados.

A Autoridade Marítima, visando verificar a aplicação das suas normas como aquelas apontadas para o cumprimento da Convenção SOLAS-74, atua por intermédio de suas Capitania dos Portos com a fiscalização realizada em suas ações de Inspeção Naval.

5.4 Conclusão parcial

As ações terroristas ocorridas na década de oitenta e principalmente aquela ocorrida em setembro de 2001, nos Estados Unidos, motivou uma série de medidas adotadas pelos governos nacionais e organismos multilaterais, visando preveni-las, que culminaram com as emendas à Convenção SOLAS-74.

³⁴ Normas da Autoridade Marítima - NORMAM, publicações editadas pela DPC, onde são apresentadas as normas estabelecidas pela Autoridade Marítima.

³⁵ Alterações que foram introduzidas nas NORMAM, publicações editadas pela DPC. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sta/ISPS/NORMASDAAUTORIDADEMARITIMA.pdf>>. Acesso em: 9 de junho de 2007.

A partir desta última ação terrorista nos Estados Unidos, o Governo Brasileiro teve a percepção da necessidade de aprimorar ações de segurança e proteção dos navios utilizados no tráfego marítimo internacional, das plataformas marítimas e, das suas instalações portuárias. Como resultado foi adotado, também no Brasil o plano de gerenciamento de risco denominado *ISPS Code*.

O aperfeiçoamento das ações de segurança e proteção marítimas levou ao estabelecimento de atribuições pelo governo federal aos seus organismos, em que a MB coube o trato das medidas de segurança a serem adotadas pelos navios mercantes, suas respectivas companhias de navegação e plataformas marítimas. Assim, a MB estabeleceu uma série de normas, consoantes com as resoluções adotadas pelos organismos internacionais fruto de convenções de âmbito mundial, em que o *ISPS Code* estipula diversas ações, as quais permitem uma regulamentação adequada no setor de Marinha Mercante, visando àquelas medidas de segurança contra o terrorismo internacional, com um controle mais efetivo das embarcações e plataformas que trafeguem ou operem nas AJB.

6 PATRULHA NAVAL

6.1 Regulamentação

Patrulha Naval constitui-se em uma importante atividade subsidiária particular³⁶ conduzida pela MB com o emprego de suas embarcações, contando, normalmente com o apoio de aeronaves da Força Aérea Brasileira e, tem sua finalidade estipulada pelo Decreto³⁷ n° 5.129, de 6 de julho de 2004 que trata deste assunto, exposto no Art.1 parágrafo único que estabelece:

A Patrulha Naval, sob a responsabilidade do Comando da Marinha, tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental brasileira e no alto mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil. (BRASIL, 2004, p.1).

Encontra-se, portanto com um respaldo legal por meio da devida regulamentação para a sua atuação, o que permite evitarem-se questionamentos, quando da execução destas atividades.

Outra importante regulamentação foi estabelecida por meio de uma legislação que definiu as suas áreas de atuação. Desta forma, as áreas previstas para esta atividade de Patrulha Naval foram estabelecidas pela Lei³⁸ n° 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Estas áreas estão estabelecidas como ordenamento jurídico pela Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar e, que teve, no Brasil, declarada sua entrada em vigor pelo Decreto³⁹ n° 1.530, de 22 de junho de 1995. Assim, verifica-se o devido amparo legal para o desenvolvimento da atividade de Patrulha Naval.

O Estado Maior da Armada (EMA) editou, ainda, um manual⁴⁰ para orientar os Comandantes das embarcações envolvidas com atividades, como estas de Patrulha Naval em

³⁶ As atividades subsidiárias particulares da MB estão previstas na Lei Complementar n° 97, de 9 de junho de 1999, alterada pela Lei Complementar n° 117, de 2 de setembro de 2004.

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP97.htm>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2007.

³⁷ Decreto n. 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre Patrulha Naval.

Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004_2006/2004Decreto5129.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2005.

³⁸ Lei n. 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm>. Acesso em 20 de maio de 2007.

³⁹ Decreto n. 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.2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

⁴⁰ Manual de Direito Internacional aplicado às Operações Navais, EMA - 135.

conformidade com o que preceitua o Direito Internacional, evitando-se aos Comandantes gerarem controvérsias por descumprimento dos preceitos legais.

A Lei⁴¹ n. 5.172, de 25 de outubro de 1966, define em seu Art. 78 o que vem a ser poder de polícia.

Considera-se poder de polícia a atividade da Administração Pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão do poder público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos (BRASIL, 1966).

Esta definição bastante ampla, quanto ao poder de polícia, permite, no entendimento deste autor, a sua aplicação pelos Comandantes dos navios da MB, quando realizando Patrulha Naval.

As ações de prevenção e repressão de ilícitos cometidos nas AJB tais como o contrabando e o tráfico de drogas, comuns a Patrulha Naval, poderá resultar na necessidade do aprisionamento de pessoas, no confisco de material, e no apresamento de embarcações.

A MB dispõe de uma estrutura que lhe permite atuar, entre outros aspectos, nesta atividade de Patrulha Naval. O Comando de Operações Navais se constitui como o organismo de comando mais elevado para esta atividade. Para permitir uma melhor coordenação e controle das ações desenvolvidas, as atividades de Patrulha Naval se desenvolvem para tanto com uma atuação direta dos Distritos Navais e seus Grupamentos de Patrulha Naval no emprego das suas embarcações.

Entretanto, a MB carece de uma estrutura de inteligência que lhe permita maior eficiência no combate a delitos como o contrabando e o tráfico de drogas, por exemplo. Para tanto seria necessário uma estrutura voltada para uma atividade de investigação que não é da sua competência e vocação.

Os meios navais utilizados na Patrulha Naval devem estar em consonância com o Art. 3º do Decreto⁴² que dispõe sobre tal atividade:

Possuir Comandante legalmente designado por autoridade constituída e tripulação submetida às regras da disciplina militar;

Disponer de armamento fixo em seus conveses; e

⁴¹ Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional. Apresenta a definição de poder de polícia no Art. 78. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil/_03/Leis/L5172.htm. Acesso em: 23 de julho de 2007.

⁴² Ibid. p. 13⁹

Ostentar sinais exteriores próprios de navios, embarcações e aeronaves pertencentes à MB.

Conforme estabelecido no Decreto que dispõe sobre Patrulha Naval, as embarcações da MB possuem o armamento adequado, construção apropriada para emprego em mar aberto, assim como autonomia e tripulações capacitadas, com um efetivo suficiente para navegar por longas pernas, podendo operar até os limites da AJB.

Entretanto tal estrutura não possui tamanho adequado para coibir todo tipo de delito cometido nas AJB, em face da precariedade de recursos que, normalmente, é destinada a MB, levando-a a operar com limitações para fazer frente as suas necessidades, pelo número reduzido de meios disponíveis para a patrulha naval.

6.2 Conclusão parcial

A MB realiza por meio da Patrulha Naval, devidamente amparada por meio de legislação específica, que é o decreto⁴³ que dá respaldo legal em termos de ação a ser empreendida, em termos definição de área geográfica e de poder de atuação.

Entretanto, a insuficiência de recursos disponíveis é um dos fatores que não lhe permite atender de forma mais aceitável as suas atribuições no tocante à fiscalização das AJB, levando-a a trabalhar com meios de pessoal e material limitados para fazer frente no combate aos diversos ilícitos dentro de um enorme espaço geográfico como as águas jurisdicionais em questão.

A MB também não dispõe de uma estrutura de inteligência vocacionada para a investigação policial relativa a determinados delitos como o contrabando e o tráfico de drogas.

A colaboração de um organismo policial típico, como o DPF, seria de grande valia. Sua estrutura ao contrário daquela da MB dispõe dos meios necessários para uma busca e análise de dados que lhe permite contar com as informações necessárias àquelas ações voltadas para coibir determinados ilícitos ou crimes como o contrabando e o tráfico de drogas exemplificado o que deve proporcionar resultados mais efetivos no seu combate.

⁴³ Ibid. p. 13⁹

7 CRIAÇÃO DE UMA GUARDA COSTEIRA

7.1 Origem

O incremento dos crimes transnacionais, como o contrabando, o tráfico de drogas e o terrorismo, principalmente, após o ataque terrorista nos Estados Unidos, em 11 de setembro de 2001, despertaram a preocupação de diversos países quanto a melhor forma de combatê-los quando de sua ocorrência no mar.

Alguns países atuam no combate a tais crimes, normalmente, nas suas águas jurisdicionais, mais especificamente, no seu mar territorial, empregando uma Guarda Costeira como uma instituição independente das suas Marinhas. Outros países possuem Marinhas que pela característica de seus meios e a forma com que são empregadas, na realidade, destinam-se tão somente aquelas atividades típicas de Guarda Costeira. Por fim, há aquelas Marinhas que são empregadas na aplicação do Poder Naval e, também no combate a ilícitos já mencionados, como o emprego em atividades típicas de Guarda Costeira.

7.2 Análise do questionamento

A análise quanto a melhor forma de combate aos crimes transnacionais, pode levar a um questionamento, a princípio, quanto à validade da criação de uma nova instituição para atuar exclusivamente nas citadas atividades, supondo que irá permitir se alcançarem melhores resultados que aqueles obtidos com o emprego da MB nas atividades de típicas de Guarda Costeira. O seu estabelecimento, entretanto pode vir a causar efeito contrário ao esperado com a redução da eficiência neste combate.

A MB cabe dispor dos meios para aplicação do seu poder naval como também para atuação em atividades típicas de Guarda Costeira. Dispõe, entretanto de uma estrutura de limitada de material e de pessoal para tal atividade, e emprega para esta última atividade, primordialmente, seus meios distritais para Patrulha Naval. Há ainda a possibilidade da utilização, em determinadas situações, dos meios navais e aeronavais da Esquadra quando as características dos meios distritais não são adequadas para alguma tarefa no desenvolvimento das atividades em questão.

A criação de uma Guarda Costeira poderá ocasionar no desmembramento de alguns meios de material e pessoal da MB da sua estrutura com o prejuízo de outras atividades

já realizadas. Trará também a necessidade de se estabelecer uma nova estrutura, incorporando outros meios e nova parcela de pessoal, com a conseqüente demanda por novos recursos.

Uma avaliação do quadro econômico-financeiro do Brasil e das prioridades nacionais aponta para uma perspectiva, na avaliação deste autor, de uma dispersão de recursos, com a sua aplicação em uma nova instituição com características voltadas para a atividade de Guarda Costeira, os quais, possivelmente, seriam retirados do orçamento do Ministério da Defesa, na parcela destinada à MB.

A insuficiência de recursos com que a MB trabalha para atender as suas demandas seria amplificada com sérios comprometimentos para o cumprimento de suas atividades gerando, muito provavelmente, a degradação da sua capacidade de aplicação do poder naval.

7.3 Conclusão parcial

O provimento adequado de recursos para a MB fazer frente as suas tarefas, por intermédio de uma elevação em seu orçamento, permitindo entre outros o cumprimento das atividades subsidiárias particulares⁴⁴ como as da execução da Patrulha Naval, associada a uma estreita colaboração com o DPF nos assuntos de inteligência deverão elevar sua capacidade no combate aos crimes em questão, sem a necessidade de criação de uma novo organismo como a Guarda Costeira.

Uma nova instituição representaria uma demanda por recursos em detrimento daqueles destinados à MB, sem proporcionar, necessariamente, melhores resultados.

⁴⁴ Ibid. p.10⁵

8 ATUAÇÕES CONJUNTAS DA MB E DPF EM AÇÕES NO MAR

8.1 Justificação inicial

A MB tem procurado atuar em colaboração com o Departamento de Polícia Federal, em conformidade com o que preceitua a Lei Complementar n° 97 Art. 17 no seu inciso 5, sempre que as condições de emprego de meios ou a ação em si requeiram e permitam seu envolvimento, como uma atuação específica no mar.

8.2 Apresentação do caso

Conforme informação transmitida pelo Comandante da Marinha em nota publicada no Boletim de Ordens e Notícias (BONO), em 22 de junho de 2007, a Embaixada da França no Brasil, solicitou em 8 de junho deste mesmo ano, que fosse confirmada a nacionalidade de uma embarcação pesqueira *Sabala*, que estaria registrada na Capitania dos Portos do Ceará. Foi também solicitado autorização para sua abordagem e inspeção, em consonância com a Convenção de Viena de 1988, em seu Art. 17, que trata do Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas.

O Governo Brasileiro concedeu tal autorização, sendo a embarcação abordada e inspecionada em águas internacionais, nas proximidades da costa africana na região do Golfo da Guiné. Como resultados da inspeção, foram identificados e apreendidos grande quantidade de substâncias entorpecentes. Ainda, conforme informações contidas no BONO, a tripulação composta por três cidadãos brasileiros e um boliviano, assim como a carga do pesqueiro brasileiro encontravam-se sob a custódia do navio militar francês *Bouganville*, aguardando sua transferência para as autoridades brasileiras.

Foi autorizado pelo Presidente da República que a Marinha do Brasil enviasse um navio de guerra para conduzir de volta ao país tal embarcação.

A Fragata *Greenhalgh*, juntamente com o Navio-Tanque “Almirante Gastão Mota” navegaram para o encontro em águas internacionais, o qual se deu no dia 25 de junho, para retornar ao Brasil, permitindo o recebimento do reboque da embarcação, da sua tripulação e, da carga apreendida. Um grupo de Agentes do Departamento de Polícia Federal foi embarcado nos navios da MB, visando instruir o Inquérito Policial.

8.3 Conclusão parcial

O caso apresentado demonstra a necessidade de uma estreita colaboração entre organismos federais, no caso a MB e o DPF, para a realização de determinadas ações em áreas afastadas, em alto mar com as características de uma ação policial, no combate a delitos de repercussão internacional como o tráfico de drogas. Tal ação transcorreu em conformidade com uma resolução prevista em acordo internacional do qual o Brasil é signatário, em que é previsto o aprisionamento de pessoas, do material ilícito (drogas) assim como da embarcação empregada em tal delito em alto mar.

Para o caso apresentado, é lícito se concluir, devido à exigüidade de recursos, pela impossibilidade do emprego de um organismo como o Departamento de Polícia Federal, detentor de uma estrutura específica tão somente para atuação no mar em áreas próximas ao litoral, sem o apoio da MB.

Ações coordenadas entre a MB e o DPF, como esta em estudo, além de mais práticas são mais econômicas uma vez que não há registros que se tenham conhecimento de um número expressivo de casos que justifiquem uma estruturação maior daquele organismo policial para ações que envolvam uma travessia em alto mar.

Por outro lado o deslocamento dos navios da MB com os policiais embarcados para a ação em questão somente se fez possível devido à atuação das autoridades francesas, podendo-se concluir que ações de repressão a tais delitos dependem essencialmente de informações de inteligência. Isto ocorre devido à grande extensão marítima territorial e em alto mar que tornam extremamente difícil uma vigilância continuada com vistas às ações repressivas aos delitos do estudo em questão.

Esta ação realizada de forma conjunta entre as duas instituições constitui-se em um exemplo de que uma estreita colaboração é possível, desejável e muitas das vezes até necessária de se realizar, como foi o caso, permitindo um resultado bastante positivo no tocante ao cumprimento das suas destinações constitucionais⁴⁵ e atribuições legais previstas em lei complementar⁴⁶.

CONCLUSÃO

⁴⁵ Ibid. p. 9³

⁴⁶ Ibid. p. 8¹

O estudo das atribuições da Marinha do Brasil e da Polícia Federal nas Águas Jurisdicionais Brasileiras passa, inicialmente, por uma análise das ferramentas legais que amparam e que estabelecem as ações desenvolvidas por ambas as instituições. Por elas é possível se constatar de forma bastante clara uma diversidade de tarefas que lhes são atribuídas para as quais o seu cumprimento exige uma série de recursos de ordem pessoal e material. Por outro lado percebe-se que tais leis ao serem criadas estabeleceram a devida fundamentação para atuação destas instituições, para a fiscalização daquelas águas jurisdicionais.

Ao estudar tais ferramentas legais, também fica claro a forma como se desenvolveram ou foram formuladas diversas leis voltadas para as atividades marítimas de forma a se coadunar com o incremento do comércio marítimo nas AJB que acarretam como consequência o fenômeno da elevação da ocorrência dos ilícitos que são despertados, entre outros aspectos, pela cobiça das riquezas transportadas. Outro aspecto importante para a formulação das leis em questão foi a maior possibilidade de ocorrência de atos terroristas.

Denota-se deste fenômeno que atinge em realidade todos os mares e oceanos, uma preocupação pelos governos nacionais, em todo o mundo, com tais fatos o que tem propiciado o estabelecimento de vários tratados e convenções internacionais, visando a um ordenamento do uso dos mares e coibindo-se, ainda, uma atuação irregular daquele espaço. Resultou daí, por exemplo, as Convenções SOLAS 74/78, a CNUDM, e a SUA 88.

O Brasil, por ser signatário das convenções acima citadas, criou uma série de leis e a MB estabeleceu normas, como as NORMAM, com o intuito de adequar-se a tais tratados.

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário é outro exemplo do estabelecimento da legislação nacional em conformidade com aqueles tratados internacionais citados. Nela é amparada a figura da Autoridade Marítima, permitindo-lhe desenvolver ações que visam ordenar e regular as atuações daqueles que empregam o mar e o meio marinho nas mais diversas atividades.

Entretanto a legislação nacional estabelece que, não apenas, a Marinha do Brasil deverá atuar no ordenamento das águas jurisdicionais em questão. Cabe também ao Departamento de Polícia Federal atuar conjuntamente ou de forma particular nas AJB, conforme preceito constitucional que lhe confere a atribuição de polícia marítima. Para tanto, o DPF se estruturou para o cumprimento da atividade de polícia marítima, para atuar nas águas interiores.

É, ainda, visível o processo desenvolvido pelo governo brasileiro com uma política focada para a atividade marítima. A criação das Comissões Nacional e Estaduais de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis demonstra uma preocupação com esta atividade.

de marítima com o desenvolvimento de ações coordenadas por diversos organismos governamentais com interesse na segurança destas atividades. A MB e o DPF, participam destes organismos e têm incrementado suas ações para a coibir o acometimento de ilícitos nas AJB.

A inserção do ISPS *Code* como parte das emendas à Convenção SOLAS 74, é uma consequência direta do crescimento da atividade terrorista internacional. Os atentados terroristas ocorridos nos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001 representou um fato marcante e teve como consequência uma forte pressão por parte daquele país junto aos competentes organismos internacionais, no caso, a IMO pela adoção de medidas preventivas contra a ocorrência de ações terroristas. A adoção de tal código proporcionou a preparação dos navios, plataformas marítimas e instalações portuárias com uma série de dispositivos e ações voltadas para a garantia de sua segurança.

As emendas à convenção em questão como o ISPS *Code* levaram a MB a atualizar o ordenamento marítimo das atividades desenvolvidas nas AJB, com a revisão das normas atinentes estabelecidas por meio das NORMAM.

A atividade de patrulha naval é um exemplo de importante atuação da MB para a execução de suas atribuições subsidiárias quanto ao cumprimento das leis e regulamentos nas AJB. Isto é cumprido com o emprego de sua estrutura nas ações voltadas para o combate aos ilícitos cometidos nas águas jurisdicionais em questão. Verifica-se, entretanto que a ampliação desta atividade de patrulha naval com a criação de uma guarda costeira não parece ser adequada ou suficiente para elevar a capacidade de atendimento daquelas atribuições subsidiárias da MB. Os recursos para tanto não seriam contemplados de forma desvinculada do seu orçamento. Assim, uma parte das atribuições da MB seria cumprida em detrimento de outras previstas, como a defesa da pátria, por exemplo.

A MB, entretanto não consegue por si só alcançar resultados efetivos no ordenamento das águas jurisdicionais como o combate aos ilícitos que nela são acometidos, em que pese aos seus esforços para tanto. Assim, atividades como as de patrulha naval representam um trabalho expressivo, porém insuficiente para atender a todas as necessidades de fiscalização das leis e regulamentos no mar como a repressão aos delitos cometidos nas AJB.

Ocorre que, com a sobreposição de tarefas, ambas as instituições, MB e PF, atuam, muitas das vezes, de forma independente, sem colaboração ou coordenação nas suas ações. Tal atuação decorre, possivelmente, por uma intenção em se obter resultados que lhes proporcionem maior visibilidade perante a sociedade. Entretanto, agindo desta forma, ocorre um comprometimento de resultados, por não permitir uma complementariedade de ações.

A PF detém uma estrutura que lhe permite realizar ampla e melhor investigação, assim, sua colaboração com a MB pode se fazer por intermédio de ações de inteligência que forneça dados precisos para o combate aos ilícitos no mar, como as atividades de patrulha naval. Por outro lado, a MB dispõe de meios, embarcações e navios ao longo do litoral, construídos e mantidos de forma adequada o que lhe permitirá melhores resultados neste combate aos ilícitos com o emprego destes meios. Ainda, a participação de agentes da PF embarcados nos meios da MB, nas patrulhas navais, proporcionará um desenrolar de ações mais ágil, sem a necessidade de transferência de custódia de apreensões.

Uma legislação que ordene tais atuações por parte dessas Instituições eliminará possíveis entraves na efetivação de suas colaborações, tendo também maior relevância que os atuais acordos existentes.

As propostas apresentadas permitirão alcançarem-se os resultados necessários para um efetivo e correto uso das Águas Jurisdicionais Brasileiras.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Marinha. *Portaria n. 156*, de 3 de junho de 2004a. 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.

Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/portarias/PORT2004/156_04/430PO016.pdf>. Acesso em: 07 de junho de 2007.

BRASIL. Comando de Operações Navais. *Carta de Instrução PATNAV n. 001*, de 9 de janeiro de 2006.

BRASIL. Comissão Nacional dos Portos, Terminais, e Vias Navegáveis. *Resolução n. 001*, de 24 de junho de 2002a. Estabelece normas gerais de orientação às Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e princípios básicos para o desenvolvimento das ações de prevenção a atos ilícitos em suas áreas de atuação. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/senasp/conportos/legislacao/conportos_res00.pdf>. Acesso em: 25 de maio de 2007.

_____. *Plano Nacional de Segurança Pública Portuária*, de novembro de 2002b.

Disponível em:

<http://www.portoriogrande.com.br/pt/serviços/Plano_Nacional_Portuario.pdf>.

Acesso em: 25 de maio de 2007.

BRASIL. Congresso Nacional. Lei n. 2.419 de 10 de fevereiro de 1955. Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Rio de Janeiro RJ. 17 fev. 1955. Seção 1. p. 2.553.

Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/legislação/ListaPublicações.action?id=110210>>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

_____. Lei n. 5.172 de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios.

Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Poder Executivo, Brasília DF. 27 out. 1966. Seção 1. p. 12.452. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5172.htm>. Acesso em: 19 de maio de 2007.

_____. Lei n. 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. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 5 jan. 1993. Seção 1, p. 57.

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

_____. Lei n. 9.537 de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*.

Poder Executivo, Brasília, DF. 12 dez. 1997. Edição Extra Seção 1, p. 29.510. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9537.htm>. Acesso em: 23 de maio de 2007.

_____. Lei Complementar n. 97 de 9 de junho de 1999a. Dispõe sobre as normas gerais para organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF. 10 jun. 1999. Edição Extra. Seção 1.p.1 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP97.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

_____. Lei Complementar n. 117 de 2 de setembro de 2004b. Altera a Lei Complementar n. 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. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 3 set. 2004. Seção 1. p. 2. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp117.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição Brasileira*. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília DF. 5 out. 1988. Anexo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituição/Constituição.htm>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2007.

BRASIL. Decreto n. 87.648 de 24 de setembro de 1982. Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 27 dez. 1982. Seção 1. p. 18.052. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/secom/ExecutaPesquisaLegislação.action>>. Acesso em: 13 de julho de 2007.

_____. Decreto n. 73.332 de 19 de dezembro de 1973. Define a estrutura do Departamento de Polícia Federal e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 31 dez. 1973. Seção 1. p. 13.549. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=122042>>. Acesso em: 19 de maio de 2007.

_____. Decreto n. 1.507 de 30 de maio de 1995. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 31 maio 1995. Seção 1. p. 7.725. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1507.htm>. Acesso em: 25 de maio de 2007.

_____. Decreto n. 5.129, de 6 de julho de 2004c. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 7 jul. 2004. Seção 1. p.3. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2004006/2004/Decreto/D5129.htm>. Acesso em: 20 de maio de 2007.

_____. Decreto Legislativo n. 921 de 6 de outubro de 2005. Aprova os textos da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e do Protocolo para a Supressão de Atos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, concluídos em Roma, Itália, em 10 de março de 1988. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Poder Executivo, Brasília, DF, 7 out. 2005. Seção 1.p.1. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/internet/legislação/legin.html/textos/visualizarTexto.htm?i...>>. Acesso em: 26 de maio de 2007.

MOURA NETO, Julio Soares. *O Comando da Marinha*. Rio de Janeiro, 2007. Palestra proferida para os Cursos de Altos Estudos Militares, realizada na Universidade da Força Aérea em 19 de março de 2007.

BRASIL. Departamento de Polícia Federal. *Instrução Normativa n.02*, de 5 de agosto de 1999b. Disciplina a Organização e o funcionamento das atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM) estabelece competências e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.dpc.mar.mil.br/sta/legislação/index.htm>>. Acesso em: 20 de maio de 2007

BRASIL. Departamento de Polícia Federal. *Estudos Preliminares para Implantação do Sistema Nacional de Núcleos de Polícia Marítima* [2004d].

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. *NORMAM n. 04*. Normas da Autoridade Marítima. Apresenta a definição de Águas Jurisdicionais Brasileiras

Disponível em: https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_04/N04cap1.pdf. Acesso em: 20 de maio de 2007.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. *EMA-135: Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais*. Brasília, DF, 2002.

_____. *EMA-305: Doutrina Básica da Marinha*. Brasília, DF, 2004e.

_____. *Acordo de Cooperação entre o Comando da Marinha e o DPF*, de 6 de junho de 2006. Estabelece as formas de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução, na prevenção e repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias. Brasília, DF, 2006.

CONVENÇÃO. *Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS-74)*. Apresenta o texto da Convenção, das suas emendas e dos protocolos adicionais. Disponível em: <<http://www.ccaimo.mar.mil.br>>. Acesso em 28 de maio de 2007.

_____. *Emendas*. Conjunto de medidas, entre elas o *ISPS Code*, que visa à proteção de navios e instalações portuárias e que foi estabelecida por emenda a Convenção SOLAS-74, por meio da resolução n.2 da Conferência de Governos Contratantes àquela Convenção de dezembro de 2002.

Disponível em:

<http://www.ccaimo.mar.mil.br/SecIMO/convenções/pubsolas/Cap_XI_2.pdf>. Acesso em 7 de junho de 2007.

CONVENÇÃO. *Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança de Plataformas Fixas na Plataforma Continental*. SUA-88. Elaborada em Roma, Itália, em março, de 1988. Disponível em: <http://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/Outros/outros_assunto_s/históricoSUA.htm>. Acesso em 26 de maio de 2007.

CRUZ, Luiz Carlos de Carvalho: entrevista [abril. 2007]. Entrevistador: Paulo Vitor Sá de Gusmão. Rio de Janeiro, 2007.

FIGUEIREDO, Hugo Pedro. *O Transporte Marítimo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras*, 2006. Palestra proferida no Simpósio A Segurança das Águas Jurisdicionais Brasileiras, em 7 de julho de 2006.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 7 ed. Belo Horizonte: UFMG, 2004. 242 p.

MELLO, Ubiratan de Faria. *A Contenção de Ameaças Terroristas em Áreas Marítimas Jurisdicionais Brasileiras*. 2006. 45 f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2006.

NETO, Pedro Duarte. *Comentários à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário*. 2 ed. Rio de Janeiro: RIOCOR Gráfica e Editora LTDA, 1998. 118 p.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. Agência especializada da ONU. Disponível em: <<http://www.imo.org/>>. Acesso em: 02 de junho de 2007.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a Guide for the Twenty-first Century*. London: MPG Books LTD, 2004. 430 p.