

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG ANTONIO VINICIUS FERREIRA BEZERRA

OS CONFLITOS ORIGINADOS PELA SUPERPOSIÇÃO DE TAREFAS
E ÁREAS DE ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL E DA
POLÍCIA FEDERAL

Rio de Janeiro
2007

CMG ANTONIO VINICIUS FERREIRA BEZERRA

OS CONFLITOS ORIGINADOS PELA SUPERPOSIÇÃO DE
TAREFAS E ÁREAS DE ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL
E DA POLÍCIA FEDERAL

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

Orientador: CMG (RM1) Antônio José Neves de Souza
Escola de Guerra Naval

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2007

RESUMO

Os atentados do dia 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América, fizeram o mundo refletir sobre a segurança contra um inimigo cada vez mais invisível: o terrorismo. Em consequência disso, em dezembro de 2002, a Organização Marítima Internacional adotou o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, o ISPS Code, que reúne uma série de medidas antiterrorismo, visando à segurança e à proteção de navios e instalações portuárias. Para fazer frente a esse desafio, o Departamento de Polícia Federal ampliou as atribuições dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima, criados em 1999, implementando, em 2005, o Sistema Nacional de Polícia Marítima. Nesse contexto, a monografia é apresentada de forma descritiva e documental, enfocando-se as medidas adotadas pela Polícia Federal nas ações realizadas em áreas marítimas jurisdicionais brasileiras, à luz da legislação e doutrinas em vigor, e que venham interferir, ou sobrepor, com as realizadas pela Marinha do Brasil, ocasionando conflito de atuação entre as duas instituições. Assim, apresenta-se algumas considerações sobre o território marítimo brasileiro; aborda-se a organização e as atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima; o emprego do Poder Naval nas atividades subsidiárias da Marinha do Brasil; a legislação pertinente; e uma comparação com outros países referente ao cumprimento de tarefas similares, bem como com aqueles que possuem guarda costeira. Por fim, conclui-se que não tem ocorrido interferência por ocasião das atividades realizadas em áreas jurisdicionais, não se vislumbrando conflitos nas tarefas constitucionais por ocasião da atuação da Marinha do Brasil e da Polícia Federal. Indica-se algumas ações a serem empreendidas, para que seja mantido o bom relacionamento existente entre aquelas instituições, bem como otimizar o emprego dos navios por ocasião das patrulhas navais.

Palavras-chave: Patrulha Naval, Polícia Federal, Núcleo Especial de Polícia Marítima, Guarda Costeira.

ABSTRAT

The September 11th, in the United States of America, made the world reflect against an invisible enemy: terrorism. Therefore, in December 2002, the International Maritime Organization adopted the International Code to protect ships and port installations, the ISPS Code, it gathers a bunch of antiterrorism actions adopted to provide security to ships and port installations. To face this challenge, the Brazilian Federal Police Department increased the tasks of the Special Nucleus of Maritime Police, created in 1999, and implemented of the National Maritime Police System, in 2005. In this context, the aim of this study is to present the actions adopted by Brazilian Federal Police in actions done in brazilian jurisdictional maritime area, in the light of legislation and doctrines now in use, and that may interfere or to overcome with those performed by Brazilian Navy. Then, is shown in this study some considerations about brazilian maritime territory; the organization and activities of the Special Nucleus of Maritime Police; the use of the Navy Power in subsidiary activities of Brazilian Navy; the legislation in use; and a comparison between navy over the world, and also with those that have coast guard. Finally, is concluded that haven't being occuring interferences or conflicts between Brazilian Federal Police and Brazilian Navy in activities performed in brazilian jurisdictional maritime. Some actions are indicated to maintain a good relationship between the institutions, and also optimize the use of ships in navy patrols.

Key-words: Navy Patrol, Federal Police, Special Nucleus of Maritime Police, Cost Guard

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
BONO	Boletim de Ordens e Notícias
CEMA	Chefe do Estado-Maior da Armada
ComDN	Comando de Distrito Naval
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar
DPC	Diretoria de Portos e Costas
DPF	Departamento de Polícia Federal
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IMO	Organização Marítima Internacional
IN	Inspeção Naval
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code (Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias)
LEPLAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MB	Marinha do Brasil
NEPOM	Núcleos Especiais de Polícia Marítima
OM	Organização Militar
ONU	Organização das Nações Unidas
PATNAV	Patrulha Naval
PCJB	Plataforma Continental Jurídica Brasileira
PDN	Política de Defesa Nacional
PF	Polícia Federal
SINAPOM	Sistema Nacional de Polícia Marítima
SSTA	Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
SPMAF	Serviço de Polícia Marítima, Aeroportuária e de Fronteiras
USCG	Guarda Costeira dos Estados Unidos da América
USNavy	Marinha dos Estados Unidos da América
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
2	A COSTA, O MAR TERRITORIAL E A ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA	9
2.1	A Amazônia Azul.....	12
3	A ATUAÇÃO DA POLÍCIA FEDERAL	15
3.1	As atividades constitucionais da Polícia Federal.....	16
3.2	Núcleo Especial de Polícia Marítima.....	17
3.2.1	Origem e Histórico.....	17
3.2.2	Organização.....	19
3.2.3	Situação Atual.....	19
3.3	Bases do NEPOM.....	22
3.3.1	Santos.....	22
3.3.2	Rio de Janeiro, Sepetiba e Vitória.....	23
3.3.3	Salvador.....	23
3.3.4	Fortaleza.....	23
3.3.5	Rio Grande, Foz do Iguaçu, Itajaí, Paranaguá e São Francisco do Sul.....	24
3.3.6	Manaus, Belém e Itaquí.....	24
3.4	Análise da situação das Bases do NEPOM.....	24
4	O EMPREGO DO PODER NAVAL	25
4.1	A Atuação da Marinha do Brasil.....	28
4.1.1	Patrulha Naval.....	30
5	GUARDA-COSTEIRA	34
5.1	A Guarda Costeira dos EUA.....	35
5.1.1	Histórico.....	35
5.1.2	Missão.....	36
5.1.3	Estrutura Organizacional.....	36
5.1.3.1	Meios Subordinados.....	37
5.2	A Guarda Costeira em outros Países.....	37

5.2.1	Argentina.....	37
5.2.2	Chile.....	38
5.2.3	Itália.....	38
5.3	Análise da atuação das Guardas Costeiras.....	38
6	ANÁLISE E CONCLUSÃO.....	40
	REFERÊNCIAS.....	43

1 INTRODUÇÃO

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 (AJB), na plataforma continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil.

Em junho de 2005, foi lançado, pelo Departamento de Polícia Federal (DPF), o Sistema Nacional de Polícia Marítima (SINAPOM), responsável pelo policiamento marítimo preventivo e repressivo na área portuária, no mar territorial e outras vias navegáveis, durante 24 horas por dia. Estão aí incluídos os crimes cometidos a bordo de navios e combate aos delitos de competência da Polícia Federal (PF) no meio aquático, dentre eles “pirataria”, imigração ilegal, tráfico de drogas, armas e seres humanos, agressão ao meio ambiente, atividades terroristas, além de apoio em ações de busca e salvamento (BRASIL, 1999b).

A cooperação com outros órgãos federais tem sido comum e vem mostrando entrosamento entre eles nas tarefas realizadas. A Marinha do Brasil (MB) já possui convênio com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), em alguns distritos navais, com o propósito de embarcar agentes daquele Instituto durante as patrulhas navais, a fim de fiscalizar as agressões ao meio ambiente.

A legislação, ora em vigor, atribui à MB “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, 2004d), sem contar, no entanto, com poder de polícia, de modo a dar amparo legal às ações a serem realizadas. Por sua vez, a PF, de acordo com Constituição Federal, em seu artigo 144, tem como atribuição, entre outras, “exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras” (BRASIL, 1988).

A aquisição de diversas embarcações para atuação de agentes da PF e as comissões conjuntas realizadas por esses policiais com a MB levaram este estudo a verificar a existência de interferências da PF com as atividades desenvolvidas pela MB, particularmente a patrulha naval, baseando-se nas tarefas constitucionais previstas e nas atividades efetivamente desenvolvidas por ambos os órgãos.

A relevância do tema abordado neste projeto deve-se ao fato de que, por lei, a tarefa de polícia marítima é de competência privativa da PF, com atuação nos portos e mar territorial e, quando necessário, além do mar territorial, criando uma exclusividade de competência e ampliando as áreas marítimas de abrangência dessa atividade.

Para tal, buscou-se identificar as tarefas assumidas pela Polícia Federal, quando atuando nas águas jurisdicionais brasileiras; relacionar as áreas de atuação da Marinha do Brasil e da Polícia Federal; e relacionar as medidas a serem adotadas pelas duas instituições, para evitar interferência mútua nas operações realizadas.

Após a análise efetuada, são apresentadas algumas sugestões, de modo a otimizar o desempenho desses órgãos nas suas tarefas constitucionais, por ocasião da fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e águas interiores.

2 A COSTA, O MAR TERRITORIAL E A ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA

Antes de iniciar esse estudo, é necessário apresentar algumas considerações sobre o território marítimo brasileiro.

A primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar data de 1958, cujo artigo 1º da Convenção definia a plataforma continental “como sendo o leito do mar e o subsolo das regiões submarinas adjacentes às costas, mas situada fora do mar territorial, até uma profundidade de 200 metros” (WERLANG, 1994). Ela foi elaborada pela Organização das Nações Unidas (ONU), tendo em vista os avanços tecnológicos da época. No entanto, verificou-se, posteriormente, a necessidade de serem revistos alguns de seus artigos, principalmente os relativos aos limites, objetivando garantir os direitos dos Estados costeiros sobre as riquezas do mar.

Em 1982, a ONU adotou, formalmente, a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM), posteriormente ratificada pelo Brasil, mas não por todos os países, incluindo os Estados Unidos da América.

A Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, internalizou a CNUDM, dispondo sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva (ZEE) e a plataforma continental, como abaixo descrito:

Art. 1º O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.

[...]

Art. 2º A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo. (BRASIL, 1993)

Cabe ressaltar o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro, rápida e contínua, aos navios de todas as nacionalidades, desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem, ou à segurança nacional.

Continuando,

Art. 4º A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Art. 5º Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para:

I – evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território, ou no seu mar territorial;

II – reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial.

Art. 6º A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Art. 7º Na zona econômica exclusiva, o Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos.

[...]Art. 10. É reconhecido a todos os Estados o gozo, na zona econômica exclusiva, das liberdades de navegação e sobrevôo, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios e aeronaves.

Art. 11. A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Parágrafo único. O limite exterior da plataforma continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982.

Art. 12. O Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração dos recursos naturais.

A figura abaixo apresenta a representação gráfica do mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental:



Fonte: Brasil, 2004a

O Brasil, tendo em vista o grande potencial energético e biológico que se encerra nessa região, criou, em 1989, o Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), com o qual reivindica os seus direitos de exploração e aproveitamento de recursos vivos e não-vivos sobre o subsolo e leito do mar.

Com a conclusão do LEPLAC, o Brasil deverá incorporar cerca de 900.000 Km² ao seu território, área esta equivalente a soma das áreas dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Nestes termos, a Plataforma Continental Jurídica Brasileira (PCJB) totalizará 4,4 milhões de Km² de área, o que corresponderá, aproximadamente, à metade da área terrestre de nosso território e considerada a nossa Amazônia Azul (BRASIL, 2004a)

A figura abaixo apresenta um quadro comparativo da plataforma continental com o território brasileiro, donde surgiu a sua denominação de Amazônia Azul, pelo então Comandante da Marinha Roberto de Guimarães Carvalho:



Fonte: Brasil, 2004a

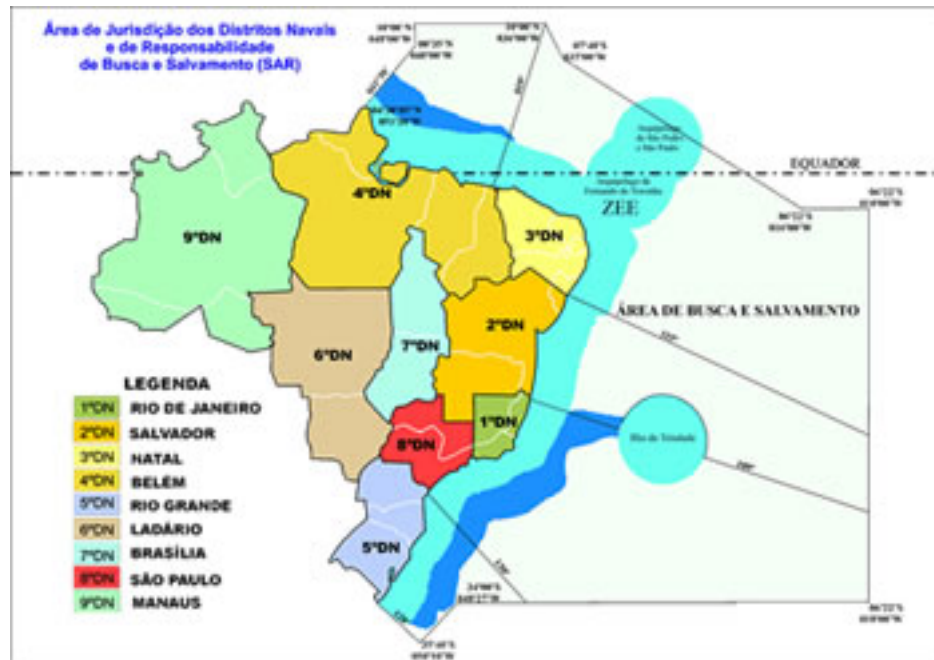
Recentemente, a ONU autorizou o Brasil a incorporar, para além das 200 milhas náuticas, mais 712 mil quilômetros quadrados de extensão da chamada plataforma continental. A área corresponde ao tamanho dos estados de São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná. Com a aquisição, o país assegura a soberania de exploração e aproveitamento dos recursos naturais do solo e do subsolo marinhos.

2.1 A Amazônia Azul

A importância da Amazônia Azul não está somente no aumento físico da área, propriamente dito, mas sim no que ela efetivamente significa para o Estado. Assim, podemos citar:

- A quantidade existente de importantes riquezas naturais suscetíveis de aproveitamento pelo homem, tais como minerais líquidos e gasosos, petróleo e, principalmente, imensa reserva biológica vegetal e grande fauna marítima;
- 95% do nosso comércio exterior são feitos pelo mar (importações e exportações);
- 80% da nossa produção de petróleo são provenientes das plataformas localizadas na ZEE;
- O setor pesqueiro representa outra grande riqueza potencial da nossa Amazônia Azul; e
- Outras atividades, como navegação de cabotagem, o turismo marítimo, os esportes náuticos, a exploração, no futuro, dos nódulos polimetálicos existentes no leito do mar, bem como o compromisso assumido nas operações de busca e salvamento nessa extensa área marítima.

No entanto, as responsabilidades não se restringem somente à Amazônia Azul. O Brasil, por uma Convenção Internacional, tem o compromisso de realizar operações de busca e salvamento em uma extensa área marítima, que ultrapassa, em muito, os seus limites. O mapa abaixo apresenta esses limites, acrescentando as áreas de responsabilidade de busca e salvamento, por cada distrito naval:



Fonte: https://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/nossa_ultima_frenteira.htm

Não restam dúvidas de a necessidade dos meios navais realizar, constantemente, as patrulhas navais, bem como ações de presença. A proteção desses 4,5 milhões de quilômetros quadrados da Amazônia Azul é uma tarefa muito complexa. A quantidade de meios existentes versus o território marítimo brasileiro favorece que muitos ilícitos cometidos na Amazônia Azul não sejam detectados. Os acordos internacionais firmados para a salvaguarda da vida humana no mar obrigam que haja sempre navios de prontidão para atendimentos de emergências, mantendo-os, muitas vezes, atracados ao cais, ou próximos de suas sedes.

Um navio estrangeiro já foi surpreendido sugando furtivamente água doce na foz do rio Amazonas. Petroleiros usam a costa brasileira para desovar lastro poluído. Ações de patrulha marítima, realizadas pela Marinha do Brasil, visam a evitar os ilícitos e combater infratores nas águas jurisdicionais brasileiras. (Brasil, 2006b)

Tudo isso poderá levar o leitor à seguinte indagação: como haveremos de cumprir tal tarefa?

Pelo exposto, não se pode ignorar os diversos componentes do nosso Poder Marítimo e muito menos deixar de alocar à Marinha do Brasil os recursos e os meios imprescindíveis para que ela possa cumprir a sua missão, atuando não só na vigilância e na proteção da Amazônia Azul, mas também honrando os compromissos internacionais

assumidos. A cooperação com a PF, assim como outros órgãos da administração pública, é essencial, desde de que não haja interferência nas atividades da Marinha do Brasil.

3 A ATUAÇÃO DA POLÍCIA FEDERAL

Este capítulo abordará as tarefas da Polícia Federal, previstas na Constituição, de modo a verificar se existe alguma superposição com as executadas pela Marinha do Brasil; a criação do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM); e a situação desses núcleos, tanto em termos operativos, quanto organizacionais.

O terrorismo internacional tem ganho destaque, atingindo até mesmo estados poderosos, promovendo insegurança, danos materiais e perdas de vidas humanas, como aconteceu nos Estados Unidos da América, em 11 de setembro de 2001, e, posteriormente, em outros países.

Isso não é um fato recente, mas seu emprego em escala catastrófica criou, nos últimos anos, uma situação nova, fazendo com que os povos tenham que conviver, de forma diferente de qualquer outro tempo, com essas ameaças silenciosas, que atacam onde menos se espera.

Em dezembro de 2002, a Organização Marítima Internacional (IMO) adotou o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, conhecido internacionalmente pela sigla, em inglês, ISPS Code, que reúne uma série de medidas antiterrorismo, visando à segurança e à proteção de navios e instalações portuárias, motivada por essa onda crescente de terrorismo, principalmente depois do 11 de setembro.

No relatório elaborado pelo grupo responsável pelo estudo preliminar para implantação do sistema nacional de núcleos de polícia marítima, o DPF apresenta sua posição com relação às tarefas a serem assumidas, diante da adoção do ISPS Code, como apresentado a seguir:

Dentro da implantação do ISPS-Code, além das adequações das instalações portuárias, os estados nacionais signatários devem estar preparados para a partir de 01 de julho de 2004, atender aos chamados do Sistema de Alarme Acionado pelo Navio em Caso de Apoderamento Ilícito e implementar medidas de seguranças que possam implicar num patrulhamento ostensivo e restrição de tráfego de embarcações na área portuária em determinadas situações (BRASIL, 2003).

Acrescenta, ainda, sua visão quanto à responsabilidade de quem deveria executá-las, considerando a MB, a PF:

No Brasil não existe uma guarda costeira e, sendo assim tal encargo deveria ser cumprido pelo Departamento de Polícia Federal ou pela Marinha do

Brasil, ou talvez por uma ação integrada destes dois órgãos. Descartando-se a possibilidade de atribuir a responsabilidade de policiamento marítimo à Marinha do Brasil uma vez que se trataria de um desvio de sua finalidade constitucional e, dentre outras razões, porque a Marinha é uma Força Naval, [...] Uma Guarda Costeira é antes de tudo uma força de segurança e não uma Força Armada, não servindo para ser usada em conflitos totais, onde não existem limites para atuação das unidades militares (navios).

A Polícia Federal não tem uma cultura e nem uma tradição marítima e nem está preparada, na grande maioria dos portos nacionais, para atuar em policiamento marítimo. Desta forma é imperiosa a necessidade de se criar uma estrutura policial capaz de corresponder às expectativas da comunidade marítima internacional e efetivamente empreender as ações que se tornaram necessárias em virtude da entrada em vigor do referido código (BRASIL, 2003).

3.1 As atividades constitucionais da Polícia Federal

A Constituição da República Federativa do Brasil, no seu artigo nº 144, estabelece que “a segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida pela polícia federal, polícia rodoviária federal, polícia ferroviária federal, polícias civis, polícias militares e corpos de bombeiros militares”. (BRASIL, 1988). À PF, no § 1º, ainda desse artigo, é destinado:

- [...] II – prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;
- III – exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; [...]

O Decreto nº 73.332, de 19 de dezembro de 1973, define a estrutura do Departamento de Polícia Federal, atribuindo-o a competência, em todo o território nacional, para executar os serviços de polícia marítima, aérea e de fronteiras (BRASIL, 1973). Estabelece, ainda, no seu artigo 1º, que ao DPF compete, dentre outras, as seguintes atribuições:

- [...] IV – prevenir e reprimir:
 - a) crimes contra a segurança nacional e a ordem política e social;
 - c) crimes de tráfico e entorpecentes e de drogas afins; [...]
 - [...] e) crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência militar; [...]
 - [...] h) infrações às normas de ingresso ou permanência de estrangeiros no País;
 - i) outras infrações penais em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como aquelas cuja prática tenha repercussão interestadual e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei; [...]

3.2 Núcleo Especial de Polícia Marítima

Os Núcleos Especiais de Polícia Marítima foram criados em 1999 para combater ocorrências de crimes praticados contra navios atracados, ou fundeados nos portos brasileiros, que ameaçavam a navegação mercante, levando, posteriormente, à criação do Sistema Nacional de Polícia Marítima, em 2005, considerada uma medida para adequar os portos brasileiros ao ISPS *Code*.

3.2.1 Origem e Histórico

O Brasil, antes da criação do Núcleo Especial de Polícia Marítima, era considerado, por alguns organismos internacionais de navegação, um dos países com os portos mais perigosos do mundo para a navegação mercante, sendo constante a pirataria aos navios mercantes nos portos do Rio de Janeiro e Santos, principalmente.

A pressão internacional sobre o governo brasileiro, causada principalmente pelas altas taxas de seguro marítimo impostas aos navios em trânsito pelo País, forçaram o Brasil a procurar providências em caráter emergencial.

A resposta imediata do Departamento de Polícia Federal ao Governo Federal foi a criação dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima. O primeiro porto a receber o núcleo foi Santos, o maior da América Latina. Desde a sua criação, em 1999, o número de ocorrências de crimes praticados contra navios atracados, ou fundeados naquele porto, tem diminuído. Hoje, os principais delitos são os de roubos e assaltos às embarcações.

Assim, baseando-se na legislação brasileira existente e com o propósito de contribuir para o combate ao terrorismo, o Ministério da Justiça instituiu os Núcleos Especiais de Polícia Marítima, pela Portaria n° 213, de 17 de maio de 1999.

Por conseguinte, a Instrução Normativa n° 002/1999, baixada pelo Diretor Geral do DPF, disciplinou a organização e o funcionamento das atividades dos NEPOM, definindo, em seu artigo 1º, a atividade de Polícia Marítima a ser exercida por esses núcleos, como abaixo transcrito:

Art, 1º. Considera-se Polícia Marítima a atividade de **competência privativa** do Departamento de Polícia Federal, exercida por seus servidores policiais, em âmbito nacional, pelo SERVIÇO DE POLÍCIA MARÍTIMA, AEROPORTUÁRIA E DE FRONTEIRAS da DPMAF e, regionalmente,

por intermédio de suas Unidades de Polícia Marítima, com atuação nos portos e mar territorial brasileiro, objetivando principalmente a prevenção e a repressão aos ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira e a fiscalização do fluxo migratório no Brasil (entrada e saída de pessoas), sem prejuízo da prevenção e repressão aos demais ilícitos de competência do DPF, inclusive estendendo-se além do limite territorial, quando se fizer necessário e observadas as normas específicas da Marinha do Brasil.

Parágrafo único. Além do disposto no Caput deste artigo, compreende atividades de Polícia Marítima as providências ou medidas que devam ser implementadas nos portos, terminais e vias navegáveis, objetivando manter a segurança, quando não constituam atribuições específicas das Polícias Civil, Militar ou Forças Armadas (BRASIL, 1999b, grifo do autor).

Complementa, ainda, em seu artigo 2º, que essas atividades “deverão ser implementadas e operacionalizadas em todas as unidades portuárias do DPF, mediante disponibilidade de recursos e sempre vinculadas aos programas e projetos específicos coordenados pela Direção-Geral do Departamento de Polícia Federal.”

Observa-se, no grifo assinalado, que a DPF estabeleceu, na sua Instrução Normativa em referência, que a atividade de Polícia Marítima é de sua competência privativa, com atuação nos portos e mar territorial e, quando necessário, além do mar territorial, criando uma exclusividade de competência e ampliando as áreas marítimas de abrangência dessa atividade.

O policiamento marítimo conta com equipamentos de última geração, adquiridos recentemente pelo governo brasileiro com o objetivo de adequar o país às normas do ISPS Code. Além do patrulhamento rotineiro, é realizada a fiscalização do tráfego internacional nas dezenas de navios que atracam e desatracam nos portos do país, todos os dias. Os atos ilícitos envolvendo embarcações reduziram substancialmente depois da criação do NEPOM. O próprio criminoso se sente inibido, ao ver uma força repressiva.

Apesar das adversidades encontradas desde o início, o núcleo do Rio de Janeiro conseguiu se manter operacional até a presente data e o de Santos por aproximadamente três anos e meio, reduzindo a praticamente zero as ocorrências contra navios em tais localidades. Mesmo nunca tendo sido dotados de setores de análise e investigação, os núcleos lograram vários feitos em termos de detecção de clandestinos, combate a entorpecentes (em especial nos navios de passageiros) e repressão aos crimes ambientais.

3.2.2 Organização

“Compete ao NEPOM a execução direta das atividades de Polícia Marítima na área da circunscrição de sua Unidade e, excepcionalmente, em área de outras Unidades, neste caso, mediante permissão da Autoridade à qual está subordinada e comunicação ao SPMAF.” (BRASIL, 1999b).

A atividade de polícia marítima está subordinada técnica e normativamente ao Serviço de Polícia Marítima, Aeroportuária e de Fronteiras (SPMAF).

Em 1998, ano anterior à criação do NEPOM, a Marinha celebrou um convênio com o Ministério da Justiça, de modo a permitir que o DPF cumprisse as tarefas específicas de polícia marítima, que consistia, basicamente, na transferência de lanchas LAEP-10, avisos de instrução e patrulha, formação de pessoal dos quadros da Polícia Federal e apoio na execução da manutenção e reparo. O pessoal foi qualificado nos cursos básicos de máquinas e convés, ministrados no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), para operação e manutenção das embarcações.

3.2.3 Situação Atual

O Delegado de Polícia Federal Luiz Carlos Carvalho Cruz, Encarregado do NEPOM do Rio de Janeiro, em entrevista dada ao autor em abril de 2007, (CRUZ, 2007), informou o recebimento de diversos meios a serem empregados nos principais portos brasileiros, destacando-se ¹:

- a. 11 lanchas rápidas de patrulha oceânica de 45 pés de comprimento;
- b. oito voadeiras *Flexboat* de 8,60 m de comprimento; e
- c. quinze voadeiras de 5 m de comprimento.

Os NEPOM não dispõem de aeronaves orgânicas, mas podem utilizar, quando necessário, as pertencentes ao DPF, compostas, basicamente, de aviões EMB 145 e Bandeirante, fabricados pela EMBRAER, CESSNA Caravan, CESSNA Caravan Anfíbio, *King Air* (bi-motor) e um *LearJet*, bem como helicópteros Esquilo *Bell Jet Ranger* 412.

O processo de melhoria da atuação do DPF se deu no Rio de Janeiro-RJ, com a implantação do novo Sistema Nacional de NEPOM (SINAPOM), ocorrida no dia 17 de junho de 2005, considerada uma medida para adequar os portos brasileiros ao ISPS *Code*.

¹ Esses dados ratificam a entrevista dada pelo Delegado Ricardo Dottori Gaspar, em 5 de junho de 2006, ex-Encarregado do NEPOM do Rio de Janeiro, ao CMG Ubiratan de Faria Mello, autor da Monografia “A Contenção de Ações Terroristas em Áreas Marítimas Jurisdicionais Brasileiras” (MELLO, 2006)

Mesmo atingindo esse grau de aprimoramento na infra-estrutura dos NEPOM em tão reduzido período de tempo, o DPF tem ocasionalmente manifestado não possuir, até o momento, em alguns portos vitais brasileiros, embarcações, tripulação, armamento, viaturas para o pleno atendimento das exigências previstas no ISPS *Code*, embora esta seja a meta a ser perseguida por aquele órgão, ocasionado pela falta de recursos, como citado anteriormente.

Em 6 de junho de 2006, foi celebrado novo acordo de cooperação entre o DPF e o Comando da Marinha para “estabelecer 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”. À Marinha, entre outras obrigações, caberá:

No campo da instrução:

- a) Ministrará cursos de formação e aperfeiçoamento de tripulantes de embarcações, preferencialmente no Centro de Instrução “Almirante Graça Aranha ou, caso necessário, em outros estabelecimentos do Ensino Profissional Marítimo, com o propósito de habilitar o pessoal do DPF a operar embarcações nas áreas de navegação interior.
- b) Ministrará cursos e instrução de interesse do DPF, que sejam de responsabilidade da Companhia de Polícia do Batalhão Naval.
- c) Ministrará o Curso Especial de Comando Anfíbios no Centro de Instrução “Almirante Sylvio de Camargo”, com o propósito de habilitar o pessoal do DPF para executar operações especiais.
- d) Ministrará cursos de formação e adestramento de pilotos e pessoal de manutenção de helicópteros do DPF, no Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval.
- e) Ministrará cursos no Centro de Instrução Almirante Átilla Monteiro Ache, com a finalidade de qualificar integrantes do DPF nas tarefas relacionadas à natação de salvamento e à operação de equipamentos de mergulho, ferramentas, equipamentos de corte e solda, explosivos e embarcações específicas.

No campo da logística:

- a) Prestará serviços relacionados ao reparo e à manutenção de embarcações do DPF, por intermédio do Centro de Manutenção de Embarcações Miúdas, das

Bases Navais e Estações Navais, utilizando-se a infra-estrutura logística existente e empregada para a manutenção das embarcações similares da Marinha.

- b) Prestar serviços relacionados à manutenção de helicópteros do DPF, na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, utilizando-se a infra-estrutura logística existente e empregada para a manutenção das aeronaves similares da Marinha.
- c) Apoiar o DPF no que concerne às aquisições de material destinados a atender aos serviços de reparo e manutenção, por meio da Diretorias Técnicas subordinadas à Diretoria-Geral do Material da Marinha e do Centro de Controle de Inventário da Marinha, no país e das Comissões Navais no exterior.
- d) Prestar apoio de transporte ao DPF, no campo de inteligência, para a realização de operações, empregando embarcações e aeronaves subordinadas aos Comandos dos Distritos Navais, de acordo com a disponibilidade e conveniência da Marinha.

No campo das comunicações:

- a) Prestar serviços relacionados ao desenvolvimento, à instalação, à manutenção e implementação de sistemas eletrônicos de gerenciamento de documentos; dos algoritmos e dos sistemas criptográficos; e outros inseridos no campo de atividades do Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV).

No campo da inteligência:

- a) Assegurar estreita cooperação entre os Comandos dos Distritos Navais e as Superintendências Regionais da Polícia Federal (SRPF), nas respectivas áreas de jurisdição, em especial com vistas à realização de ações conjuntas de inteligência e planejamento de operações.

Ao DPF caberá, basicamente, assegurar estreita cooperação entre as Superintendências Regionais da Polícia Federal (SRPF) e os Comandos dos Distritos Navais, nas respectivas áreas de jurisdição, em especial com vista às ações de inteligência e planejamento de operações.

O Acordo, como pode ser visto, aumenta a confiança mútua entre as duas instituições e estreita a cooperação na área de inteligência, bem como confere à MB um

controle sobre a formação do pessoal e manutenção do material do DPF. Cabe lembrar que a Diretoria de Portos e Costas (DPC), por meio das organizações militares do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), efetua o registro e classificação das embarcações daquela instituição, conferindo, assim, à MB, um acompanhamento das atividades dos NEPOM.

3.3 Bases do NEPOM

Além das unidades de Santos e Rio de Janeiro, que existem desde 1999, o SINAPOM conta hoje com bases em Sepetiba-RJ, Vitória-ES, Salvador-BA, Fortaleza-CE, Rio Grande-RS, Foz do Iguaçu-PR, Itajaí-SC, Paranaguá-PR e São Francisco do Sul-SC, com previsão de expansão para outras sedes litorâneas, dependendo da disponibilidade de verbas. Em entrevista dada ao autor, quando perguntados sobre a situação dos NEPOM, oficiais dos distritos navais informaram a situação desses núcleos, nas respectivas áreas distritais, como se segue:

3.3.1 Santos

O NEPOM Santos é o mais bem estruturado em termos de instalações de cais e contando com os equipamentos de melhor qualidade. Em 2004, deixou de operar praticamente com as embarcações, devido a um enorme esvaziamento de pessoal, sem reposição de seus quadros (remoção de servidores da DPF Santos para outras unidades da Federação) e alterações do seu quadro funcional, sem observação de critérios e sem preparação adequada dos novos policiais, dispensando-se servidores com alta qualificação e experiência.

Vale lembrar que a formação do pessoal do NEPOM é dada pela Marinha, mais especificamente pela Capitania dos Portos, no que diz respeito à marinharia, navegação e máquinas, além de realizarem cursos específicos de combate a incêndio.

Após a interrupção operacional em Santos, registrou-se um recrudescimento das ações criminosas, com maior violência do que o registrado antes da criação do núcleo, fazendo com que aquele porto voltasse a integrar a chamada lista negra da IMO.

Em palestra dada aos oficiais-alunos do Curso de Política e Estratégia Marítimas – 2007, em 25 de junho de 2007, no Comando do 8º Distrito Naval, (SANTOS, 2007), o Contra-Almirante Terenilton de Sousa Santos informou que o NEPOM Santos continua com dificuldades de manter o seu material e que não tem havido substituição do pessoal que é

retirado daquela função. O relacionamento entre os dois órgãos é bom e que não há problemas de interferência naquela área de responsabilidade.

A própria justiça local, mesmo reconhecendo as tarefas afetas à PF, tem determinado à Marinha agir em assuntos afetos exclusivamente daquele órgão. Citou o fato ocorrido com um navio mercante, atracado no Porto de Santos, que tinha sido invadido e o juiz determinou que a MB adotasse as ações necessárias, haja vista que ele sabia que a PF não compareceria ao cais, por falta de pessoal.

3.3.2 Rio de Janeiro, Sepetiba e Vitória

Na área do Comando do 1º Distrito Naval, os núcleos do Rio de Janeiro, Sepetiba e Vitória estão implantados e atuando, não havendo problemas de relacionamento com a MB. Em março deste ano, foi realizada uma patrulha / inspeção naval, com duração de 5 dias, em todo o litoral do Rio de Janeiro, com a participação da Polícia Federal, Receita Federal, IBAMA, ANVISA, Polícia Civil e Polícia Militar, tendo o resultado operacional, bem como o relacionamento entre todos os participante, considerados muito bons, (JUNIOR, 2007).

3.3.3 Salvador

Na área do Comando do 2º Distrito Naval, existe um bom relacionamento da MB com a PF naquela área de jurisdição, estando somente implantado e atuando o núcleo de Salvador. As operações realizadas naquela área de jurisdição, em 2006, constaram, basicamente, de apoio à segurança da embarcação da PF por ocasião do seu deslocamento ao arquipélago de Abrolhos, tendo sido acompanhado por um navio patrulha e recebendo apoio logístico da Agência de Porto Seguro (DIAS, 2007).

3.3.4 Fortaleza

Na área do Comando do 3º Distrito Naval, somente o núcleo de Fortaleza está implantado e atuando, não havendo problemas de relacionamento com a MB. Até o presente momento, somente uma operação conjunta foi realizada na área do Rio Paraíba, em João Pessoa (KOURI, 2007).

3.3.5 Rio Grande, Foz do Iguaçu, Itajaí, Paranaguá e São Francisco do Sul

Na área do Comando do 5º Distrito Naval, foram implantados os núcleos de Rio Grande, Foz do Iguaçu, Itajaí, Paranaguá e São Francisco do Sul, não havendo problemas de relacionamento da MB com a Polícia Federal (BITTENCOURT, 2007)

3.3.6 Manaus, Belém e Itaqui

Nas áreas dos Comandos dos 4º e 9º Distritos Navais, ainda não foi implantado nenhum núcleo, não havendo problemas de relacionamento da MB com a Polícia Federal (OLIVEIRA, 2007).

3.4 Análise da situação das Bases do NEPOM

Conclui-se, assim, que a implantação do NEPOM tem mostrado ao DPF a complexidade da instalação desses núcleos, tanto pela manutenção elevada, quanto pela necessidade de uma logística mínima e de um órgão de coordenação geral. A rotatividade de pessoal foi outro obstáculo, uma vez que não há uma cultura marítima entre os policiais, uma vez que somente o pessoal designado para operar as embarcações é que recebe instruções da Marinha. Por ocasião da sua movimentação, nem sempre há pessoal habilitado disponível, bem como curso aberto para a formação de aquaviários.

O relacionamento entre os núcleos e os distritos navais é bom, mas apesar do número de ocorrências ter diminuído nos portos nacionais, eles não têm operado a contento, devido à grande rotatividade de pessoal.

4 O EMPREGO DO PODER NAVAL

“No nosso ambiente de atuação, temos na imensidão azul das nossas águas jurisdicionais um enorme patrimônio a proteger. A história demonstra claramente a necessidade de a nação dispor de um Poder Naval que inspire credibilidade” (ASSIS, 2007).

O Poder Naval pode ser definido como sendo um componente do Poder Marítimo², capaz de atuar no mar e nas águas interiores, visando contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos identificados na Política de Defesa Nacional (PDN).

O Poder Naval pode ser visto sob dois aspectos, que se interligam e, de alguma forma, se complementam, mas que são realidades distintas: como o componente do Poder Marítimo que se relaciona com a utilização do mar como fonte de recursos e via de comunicação, no qual as marinhas de guerra são o seu instrumento militar, ou então como o Poder que encara o mar como uma área de manobra, cujo controle lhe cabe assegurar.

Por ocasião da Aula Inaugural proferida na Escola de Guerra Naval, em 2007, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante de Esquadra Kleber Luciano de Assis, foi apresentada a visão de futuro da Marinha, que estabelece os principais parâmetros que se deseja atingir no longo prazo, considerando as modernas técnicas de planejamento estratégico, formulada nos seguintes termos:

A Marinha do Brasil será uma Força moderna, equilibrada e balanceada, e deverá dispor de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção político-estratégica do nosso País no cenário internacional e, em sintonia com os anseios da sociedade brasileira, estará permanentemente pronta para atuar em águas azuis, marrons e interiores, de forma singular ou combinada, de modo a atender aos propósitos estatuidos na sua missão (ASSIS, 2007)

A missão da Marinha estava enunciada como “*Preparar e aplicar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria*”. No entanto, com o passar do tempo, verificou-se uma necessidade de aumentar a visibilidade da MB junto à sociedade, de modo a mostrar a importância do Brasil possuir uma Marinha forte. O propósito da antiga missão não poderia continuar somente – “contribuir para a defesa da Pátria”, sendo necessário incluir mais um propósito na nossa missão, relacionado com os anseios da sociedade, qual seja a “salvaguarda dos interesses nacionais”.

² O Poder Marítimo é a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social (BRASIL, 2004)

De acordo com o CEMA, uma vez que a Marinha possui diversas atribuições nas águas jurisdicionais brasileiras estatuídas em diversas leis, entendeu-se que deveriam existir outras tarefas na composição da nova missão, que contribuíssem com o segundo propósito – “salvaguarda dos interesses nacionais”, quais sejam:

- a) Atuação na garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem;
- b) Atuação em ações para atender aos compromissos internacionais, particularmente em Operações de Paz, e atuação em apoio à política externa; e
- c) Cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Leis Complementares.

Sendo assim, a nova Missão da Marinha do Brasil passou a ser a seguinte:

“Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria.

Estar pronta para atuar na garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; atuar em ações sob a égide de organismos internacionais e em apoio à política externa do País; e cumprir as atribuições subsidiárias previstas em Lei, com ênfase naquelas relacionadas à Autoridade Marítima, a fim de contribuir para a salvaguarda dos interesses nacionais.”

Assim, a Missão da Marinha está de acordo com os objetivos nacionais, previstos na Política de Defesa Nacional, como se segue:

- I - a garantia da soberania, do patrimônio nacional e da integridade territorial;
- II - a defesa dos interesses nacionais e das pessoas, dos bens e dos recursos brasileiros no exterior;
- III - a contribuição para a preservação da coesão e unidade nacionais;
- IV - a promoção da estabilidade regional;
- V - a contribuição para a manutenção da paz e da segurança internacionais; e
- VI - a projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção em processos decisórios internacionais (BRASIL, 2006c).

A atual missão da MB se aproximou mais das atividades subsidiárias atribuídas à Força, contidas nos objetivos nacionais, como será visto no próximo item. No entanto, hoje o Poder Naval é, de forma concreta, empregado na condução de crises e nas atividades típicas de tempo de paz, mais precisamente as suas atividades subsidiárias.

Nos países onde há guarda costeira, as tarefas típicas atribuídas a ela são exatamente as atividades subsidiárias da MB, quer para assistência no mar, quer para a imposição da lei nas águas sob jurisdição nacional, o que vai ao encontro do anseio de alguns

políticos já algum tempo. O assunto guarda costeira será abordado mais detalhadamente no capítulo 5.

Muito se tem falado da necessidade de tornar mais visível a atuação da Marinha junto à sociedade, de modo a angariar o seu reconhecimento, que é até um dos temas do Estudo de Estado Maior, do Curso de Política e Estratégia Marítimas – 2007. Sob esse assunto, o CEMA especificou, em sua palestra, as diretrizes a serem seguidas pela Marinha nos seguintes tópicos, afetos a esta monografia:

A implementação e fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores serão executadas pelo nosso principal instrumento para tal, que é a operação de Patrulha Naval (PATNAV). É importante diferenciar os dois grandes grupos de atividades que estão incluídas nesta operação: o primeiro envolve o comprometimento da soberania nacional, como a passagem não inocente de embarcações e a exploração indevida dos recursos naturais na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) por barcos estrangeiros. Aqui, a Marinha é independente e tem representado o principal propósito das Patrulhas Navais ao longo dos anos. O segundo grupo envolve as atividades que contribuem para a repressão de ilícitos no interior das Águas Jurisdicionais Brasileiras, como contrabando, narcotráfico, pesca ilegal e terrorismo. Nesse grupo, o emprego de meios navais será intensificado, fruto de uma demanda crescente, na qual a Marinha atenderá em coordenação com os demais órgãos do poder executivo, federal ou estadual, em razão de suas competências específicas. Três áreas, independente de suspeita de ilícitos, devem receber prioridade no emprego de meios navais em PATNAV: bacia petrolífera de Campos e Santos; foz dos rios Amazonas e Pará; e regiões de fronteira fluvial na Bacia Amazônica. A permanente presença de meios navais nestas áreas produzirá efeito dissuasório para evitar ações indesejadas de embarcações suspeitas (ASSIS, 2007)

A cooperação com órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, será realizada rotineiramente, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução. Quando houver decisão do Presidente da República, em caso de ser enquadrado como operação de Garantia da Lei e da Ordem, a cooperação será realizada dentro de critérios específicos. Para que esta atribuição subsidiária seja atendida com eficiência será necessária a aproximação entre os Comandos dos Distritos Navais e os representantes regionais dos órgãos federais. Este relacionamento deve ser explorado para que se torne de grande utilidade para a própria Força, pois será importante para o recebimento de informações que poderão orientar o planejamento de emprego dos meios distritais na fiscalização das leis nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, quando da realização das Patrulhas Navais (ASSIS, 2007).

O emprego do Poder Naval tem mudado ao longo dos anos, uma vez que as ameaças são diferentes; bem como são também muito diferentes os contextos em que essas ameaças se poderão concretizar.

A defesa deixou de ser essencialmente passiva para resistir e responder a eventuais agressões, numa perspectiva de salvaguarda da integridade territorial. Surgiu a necessidade de uma defesa sem fronteiras, que obriga o país a defender interesses onde quer que eles estejam ameaçando.

Não se vê mais a possibilidade de um conflito global, em larga escala, mas um crescente número de conflitos de menor dimensão, onde o inimigo passou a ser incerto e difuso e, provavelmente, não hesitará a recorrer a métodos não-convencionais, eventualmente com armas de destruição em massa.

Cresceu a necessidade de atuar preventivamente, antes que a ameaça se concretize, indo ao encontro dos focos de instabilidade que, direta ou indiretamente, possa atingir o Estado. A Guerra do Iraque de 2003 é o típico exemplo, quando os americanos decidiram invadir com a suposta alegação de destruir as armas de destruição daquele país, bem como acabar com as ameaças terroristas.

Inevitavelmente, tudo isto alterou a natureza dos conflitos no mar e originou uma nova priorização das missões, com repercussões na composição das marinhas e na configuração dos navios. A construção de novos navios patrulha, bem como a criação/alteração do nome dos grupamentos patrulha mostram que enquanto algumas missões tradicionais perderam relevância outras ganharam uma prioridade imprevista.

Cresceu a importância das Marinhas operarem nas imediações do litoral, em apoio às operações terrestres, e aumentou a pressão das tarefas no lado menos exigente do espectro de conflito, mas exigindo uma constante ação de presença no mar, em três áreas principais:

1. Proteção da navegação mercante;
2. Combate às redes terroristas internacionais e organizações de crime organizado; e
3. Combate à proliferação de armamento de destruição em massa.

4.1 A ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL

A Constituição Federal define a Marinha do Brasil como uma instituição nacional permanente e regular, organizada com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República. Juntamente com as demais Forças Armadas, destina-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem (BRASIL, 1988).

A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, em seu artigo 17, estabelece as seguintes atribuições subsidiárias particulares para a Marinha :

- I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;
 - II - prover a segurança da navegação aquaviária;
 - III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;
 - IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores³, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas.
- Parágrafo único. 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.
- V – cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução (BRASIL, 1999c).

Observa-se que não foi atribuído à Marinha o poder de polícia, do mesmo modo como feito ao Exército no artigo 17A, da mesma Lei Complementar, onde lhe cabe, entre outras, como atribuição subsidiária particular:

- [...]IV – atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, executando, dentre outras, as ações de:
- a) patrulhamento;
 - b) revista de pessoas, de veículos terrestres, de embarcações e de aeronaves;
 - e
 - c) prisões em flagrante delito (BRASIL, 1999c).

Tanto a alínea V das atribuições subsidiárias da Marinha, quanto a alínea IV do Exército, apresentadas acima, foram incluídas pela Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004 (BRASIL, 2004c).

A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, atribui à autoridade marítima, dentre outras atividades, realizar inspeções navais e vistorias. A Inspeção Naval (IN) é definida como uma “atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento da referida lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação,

³ Consideram-se águas interiores os mares completamente fechados, os lagos e os rios, bem como as águas no interior da linha de base do mar territorial. As águas no interior das ilhas mais exteriores de um Estado arquipélago também são consideradas águas interiores. (Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Mar_territorial)

no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio” (BRASIL, 1997).

4.1.1 Patrulha Naval

A PATNAV é uma operação realizada em tempo de paz, cujas atividades são conduzidas por meios navais e aéreos, com o propósito de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos em águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo País.

A PATNAV contribui, também, para apoiar os órgãos governamentais responsáveis pelas atividades de fiscalização da pesca, proteção ambiental; prevenção e repressão ao contrabando, ao narcotráfico, ao terrorismo, entre outros.

O Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004 atribui à PATNAV 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. Em seu artigo 4º, legaliza eventuais atitudes dos comandantes das unidades que se encontram realizando PATNAV, na hipótese de que a embarcação a ser inspecionada não atenda à ordem de "parar". Nesse caso, as seguintes medidas poderão ser adotadas pelos navios:

- a) Disparo de um tiro de advertência⁴, com o armamento fixo de bordo;
- b) Caso necessário, efetuar um segundo tiro de advertência, mantendo os sinais de rádio, visuais e auditivos para comunicações; e
- c) Persistindo a recusa em parar, poderá efetuar tiros diretos, com o armamento fixo, sobre a embarcação infratora, até que a ordem seja atendida, observando os seguintes limites previstos no Decreto supra citado, quais sejam:

I - o uso da força, com emprego do armamento, deverá ser limitado ao mínimo necessário para alcançar o resultado desejado;

II - os tiros diretos deverão ser executados com projetis de carga não-explosiva, em cadência lenta ou em sucessão de rajadas espaçadas; e

⁴ Tiro de advertência - efetuado com o propósito de chamar a atenção do navio ou embarcação, demonstrando força, mas sem a intenção de acertar ou causar danos, sendo que os disparos não indicam o uso da força, mas a disposição iminente de empregá-la (BRASIL, 2004b)

III - poderão ser utilizados projetis com carga explosiva nos casos em que o infrator responder ao fogo ou encetar qualquer manobra que coloque em risco o meio naval em patrulha, suas embarcações ou aeronaves orgânicas, ou a sua tripulação (BRASIL, 2004b).

Nesse caso, não são medidas de caráter repressivo para o combate às atividades ilegais, mas procedimentos coercitivos para obrigar que a embarcação pare e seja inspecionada. Caso seja constatada alguma ocorrência a bordo, poderá até ser efetuada a prisão em flagrante delito, como previsto no artigo 301 do Código de Processo Penal, devendo o criminoso ser entregue às autoridades policiais e ambientais para autuação, caso não haja representantes a bordo por ocasião da abordagem.

“Art.º 301. Qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito.”

A abordagem para visita e inspeção será efetuada por um grupo de visita e inspeção, composto por militares previamente designados pelo comandante, e portarão armamento portátil de bordo para autodefesa, para o caso em fiquem sujeitos a atos hostis que os exponham a risco de vida. Os representantes de órgão federal ou estadual poderão compor o grupo de visita e inspeção, caso embarcados, atuando dentro de suas competências legais.

Em 9 de janeiro de 2006, o Comandante de Operações Navais emitiu a Carta de Instrução PATNAV nº 001/2006, onde estabeleceu as instruções a serem cumpridas por todos os distritos navais subordinados, dentro das suas áreas de jurisdição. Nesse documento, é reconhecido o necessário poder de polícia para cumprir as atribuições subsidiárias previstas na Lei Complementar nº 97/99, uma vez que não se pode admitir a sua ausência nas situações em que o resultado da fiscalização indicar. Assim, um navio realizando PATNAV poderá, entre outras ações adequadas, apresar uma embarcação que infrinja as leis brasileiras, quando fiscalizando 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, como abaixo transcrito:

Assim sendo, a interceptação, a parada, a inspeção e o apresamento de embarcações nacionais e estrangeiras, envolvidas na prática de atos ilícitos nas AJB e o seu encaminhamento à autoridade federal, estadual ou municipal competente, quando decorrentes de atividades desenvolvidas pela PATNAV, constituem atos legais, pautados no ordenamento jurídico doméstico ou internacional. Nesse caso, não se estará realizando prisões como se polícia judiciária fosse ou atos próprios dessa polícia, mas sim cumprindo atribuição legal e regulamentar de detenção e entrega ao poder

policial responsável, sem invasão de competência de outro órgão administrativo (BRASIL, 2006a).

Os meios empregados na PATNAV são aqueles subordinados aos Comandos de Distritos Navais (ComDN), podendo receber cooperação de outros meios não-subordinados, como os da Esquadra, ou da Diretoria de Hidrografia e Navegação, por meio de troca de informações. A Força Aérea Brasileira participará em coordenação com a Marinha, por ocasião das Operações Atlântico, que consistem na patrulha marítima em conjunto com a patrulha naval, reportando aos meios navais os contatos detectados.

Como exemplo do emprego de outros meios não-subordinados aos ComDN, recentemente, como publicado no Boletim de Ordens e Notícias (BONO) nº 389, de 22 de Junho de 2007, houve a participação de navios da Esquadra em apoio à PATNAV, com o embarque de agentes da Polícia Federal. Tratava-se de um incidente em águas internacionais, envolvendo um barco de pesca brasileiro, de nome Sabala, registrado na Capitania dos Portos do Ceará, com uma tripulação composta por três brasileiros e um boliviano e que estaria envolvida em tráfico internacional de entorpecentes.

A Embaixada da França em Brasília, em cumprimento ao previsto no Artigo 17 da Convenção de Viena de 1988, que trata sobre o tráfico ilícito de entorpecentes e substâncias psicotrópicas, solicitou ao Governo brasileiro a confirmação da nacionalidade da embarcação, possivelmente avariada, bem como a autorização para realizar a abordagem e inspeção. A tripulação e a carga do pesqueiro brasileiro permaneceram a bordo do navio militar francês que realizou a apreensão, aguardando a chegada dos navios brasileiros deslocados para apreender o barco, a carga e fazer retornar ao Brasil sua tripulação.

Devido à distância em que se encontrava a embarcação, foi empregada a Fragata “Greenhalgh”, apoiada pelo Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta”, e com Agentes do Departamento de Polícia Federal embarcados para instruir o competente inquérito policial.

A execução da Carta de Instrução PATNAV nº 001/2006 constará da execução das seguintes ações pelos meios envolvidos, dentre outras:

a) Fiscalizar:

- Atividades de pesquisa ou investigação científica;
- Atividades das embarcações autorizadas a operar nas AJB;
- Passagem inocente de embarcações estrangeiras no mar territorial;
- Operação de embarcações e aeronaves estrangeiras operando na ZEE; e
- Poluição nas AJB.

- b) Apoiar, nas AJB, os órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual nas atividades de pesca e crimes ambientais, entre outras.
- c) Contribuir para assistência cívica, social e hospitalar e execução das atividades de busca e salvamento.

Recentemente, agentes embarcados num navio patrulha do Comando do 4º Distrito Naval, (IBAMA, 2006), e num helicóptero do Comando do 5º Distrito Naval, (IBAMA, 2007), realizaram operação para coibir a pesca irregular.

Eventualmente, os meios envolvidos em PATNAV poderão reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e substâncias psicotrópica, contrabando, transporte de escravos e pirataria, caso se deparem com embarcações que estejam realizando esse tipo atividade.

5 GUARDA-COSTEIRA

Nos países onde há guarda costeira, ela está, basicamente, orientada para a proteção dos portos, as fronteiras marítimas, águas interiores e o mar territorial. Assim, podemos relacionar como principais tarefas, entre outras, as seguintes:

- a) Reprimir a imigração ilegal e o narcotráfico;
- b) Garantir a segurança da navegação e atividades náuticas, como pesca, turismo, e exploração petrolífera;
- c) Atividades SAR;
- d) Proteção ambiental; e
- e) Serviços de apoio à hidrografia, às atividades polar e climatológicas.

A discussão sobre a existência de uma guarda costeira no Brasil não é recente, já tendo sido, inclusive, objeto de um projeto de lei no Congresso Nacional. Na opinião do autor, caso aprovada a sua criação, constituir-se-ia na 4ª Força Armada, provavelmente subordinada ao Ministério da Defesa, dividindo, com a Marinha, Exército e Força Aérea, o já tão escasso orçamento daquele Ministério. O pessoal seria oriundo da força naval, mais precisamente das Organizações Militares (OM) envolvidas na segurança do tráfego aquaviário, ou seja, Diretoria de Portos e Costas, Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências. Os meios navais seriam constituídos, basicamente, dos navios patrulhas e das embarcações adquiridas pela PF. No caso de permanecer no âmbito da MB, em face das tarefas a serem cumpridas, seria conveniente que ficasse subordinada à DPC, bem como as OM do SSTA, possuindo os meios citados anteriormente.

O Brasil tem mantido a concepção de emprego do Poder Naval descrita no capítulo anterior, porque assim evita os custos da manutenção paralela de duas organizações distintas – a da marinha militar e a da guarda costeira - para tarefas facilmente conciliáveis e parcialmente comuns. Poupa-se, dessa forma, duplicações de infra-estruturas e de meios, que de outra forma seriam inevitáveis.

Como será visto a seguir, nos países que têm uma guarda costeira, as funções da marinha estão restritas aos aspectos essencialmente militares e, portanto, são geralmente definidas de modo algo diferente.

5.1 A Guarda Costeira dos EUA

Devido aos aspectos peculiares da Guarda Costeira dos EUA, seja pela sua organização, quanto pelas suas tarefas, serão apresentadas algumas considerações dessa Força Armada Americana, de modo que, juntamente com uma abordagem sumária da guardas costeiras de outros países, possibilite uma análise da necessidade de sua criação no Brasil.

A Guarda Costeira dos Estados Unidos da América (USCG) é um serviço militar marítimo e de múltiplas missões, subordinado ao *Department of Homeland Security* e uma das cinco forças armadas do país, juntamente com a Marinha, Força Aérea, Exército e Corpo de Fuzileiros Navais. Desempenha tarefas de proteção da população, ao meio ambiente, interesses econômicos e de segurança dos EUA em qualquer região marítima em que esses interesses possam estar em risco, incluindo águas internacionais, portos e costas da América e águas interiores.

Apesar de ser considerada a menor força armada dos EUA, a Guarda Costeira Americana é maior que a maioria das marinhas do mundo e evoluiu de forma a atuar em diversas regiões do planeta, apoiando, inclusive, operações militares norte-americanas em águas internacionais, como ocorreu no Iraque e no Afeganistão.

5.1.1 Histórico

A USCG possui um vasto e importante papel na segurança do território nacional; no cumprimento das leis; nas tarefas de busca e salvamento; no controle da poluição do ambiente marinho e na manutenção dos auxílios à navegação. A Guarda Costeira Americana possui cerca de 40.150 homens e mulheres no serviço ativo.

A história da Guarda Costeira dos Estados Unidos remonta a 1790, quando o Congresso Americano autorizou a construção de dez embarcações para proteger o comércio marítimo de roubos e garantir a arrecadação de impostos por parte dos comerciantes locais. Nessa época, crescia muito o comércio ilegal de escravos e produtos importados sem pagamento de tributos.

A USCG é uma das mais antigas organizações do governo federal americano. Até a Marinha Americana (USNavy) ser criada em 1798, foi considerada a única Força Armada marítima dos EUA. A USCG tem continuamente protegido a nação ao longo da história e tem servido orgulhosamente em todos os conflitos da nação.

Em tempo de paz, a USCG está subordinada ao *Department of Homeland Security*, estando à frente na imposição das leis no mar, na defesa da costa e dos portos e salvando vidas. Em tempos de guerra, ou por determinação do presidente, passa a ser subordinada à USNavy.

5.1.2 Missão

A Guarda Costeira possui tarefas distintas com a nação, devido a sua competente capacidade militar, humanitária e de aplicação das leis civis, dentro das seguintes áreas básicas de atuação:

- **Salvamento Marítimo:** Eliminar o risco de mortes, acidentes e danos às propriedades associadas ao transporte marítimo, pesca e navegação recreativa.
- **Segurança Marítima:** Proteger as fronteiras marítimas dos EUA:
 - a) Detendo o fluxo de drogas ilegais, estrangeiros e contrabando para os EUA, através de rotas marítimas;
 - b) Prevenindo a pesca ilegal; e
 - c) Reprimindo violação das leis federais dentro da área marítima.
- **Mobilidade Marítima:** Facilitar o comércio marítimo e eliminar as interrupções e impedimentos para o eficiente fluxo comercial e de pessoas no mar, concomitantemente com as atividades de entretenimento na água.
- **Defesa Nacional:** Defender a nação como uma das cinco forças armadas do país. Intensificar a estabilidade regional em apoio à Estratégia de Segurança Nacional, utilizando a capacidade da Guarda Costeira.
- **Proteção dos Recursos Naturais:** Eliminar o dano ao meio ambiente e degradação dos recursos naturais associados ao transporte marítimo, pesca e navegação recreativa.

5.1.3 Estrutura Organizacional

A USCG possui uma estrutura organizacional complexa, haja vista constituir-se numa 5ª Força Armada, com autonomia igual à USNavy, sendo dividida em duas áreas: Atlântico e Pacífico. O Comandante possui um Chefe de Estado-Maior, a quem estão subordinadas as seções de pessoal, inteligência e investigações criminais, operações,

engenharia e logística, planejamento e política, recursos, obtenção e comando, controle, comunicações, computadores, informação e tecnologia.

5.1.3.1 Meios Subordinados

A Guarda Costeira Americana utiliza uma série de plataformas para conduzir suas tarefas diárias, entre navios, pequenas embarcações e aeronaves de asa fixa e móvel⁵. Atualmente, possui em sua dotação um total de 211 aeronaves, cuja disponibilidade varia de acordo com o respectivo programa de manutenção. Esses meios realizam, principalmente, as seguintes tarefas: busca e salvamento; imposição de lei; vigilância ambiental; operações no gelo; e interdição do espaço aéreo. As aeronaves de asa fixa (C-130 Hércules e HU 25 Falcon Jets) operam tanto de grandes, quanto pequenas bases aéreas. As aeronaves de asa móvel (HH-65 e HH 60) operam a partir de embarcações com convés de vôo, ou de bases aéreas.

A USCG possui embarcações com tripulação permanente, com recursos de apoio para um longo período, empregadas em operações de salvamento e patrulha, quebra-gelos, rebocadores, navios patrulha, navios de treinamento, navios de apoio, entre outros.

5.2 A Guarda Costeira em outros Países

5.2 1 Argentina

Na Argentina, as tarefas inerentes à guarda costeira são exercidas pela Prefeitura Naval Argentina, que é uma força policial militarizada, subordinada ao Ministério do Interior, encarregada da proteção de todas as vias navegáveis interiores e marítimas, garantindo a navegação e a salvaguarda da vida humana no mar. Possui poder de polícia, de modo a auxiliar a justiça no que diz respeito aos direitos e obrigações que lhe impõe a lei⁶

⁵ Fonte: Guarda Costeira Americana, disponível em <http://www.uscg.mil/datasheet/>

⁶ Fonte: Prefeitura Naval Argentina, disponível em http://es.wikipedia.org/wiki/Prefectura_Naval_Argentina

5.2 2 Chile

Similar ao Brasil, o Chile não possui uma organização com as tarefas de uma guarda costeira, cabendo à *Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante* (DIRECTEMAR), a supervisão dessas atividades típicas, possuindo a seguinte missão⁷:

É a Organização Militar da Marinha, pela qual o Estado do Chile acompanha o cumprimento das leis e acordos internacionais em vigor, para proteger a vida humana no mar, o meio ambiente, os recursos naturais e regula as atividades que se desenvolvem no meio aquático de sua jurisdição, com o propósito de contribuir para o desenvolvimento marítimo da nação (tradução do autor).

5.2 3 Itália

Na Itália, as tarefas inerentes à guarda costeira são exercidas pelo Corpo de Capitânicas dos Portos-Guarda Costeira – *Corpo delle Capitanerie di Porto -Guardia Costiera* – que é um Corpo da Marinha Italiana, possuindo as seguintes tarefas⁸:

- busca e salvamento no mar (SAR) – coordenação, controle, localização e comunicações;
- segurança da navegação – controle de inspeções sistemáticas sobre todos os navios mercantes (NM) nacionais, de pesca e de esporte e lazer, por meio do *Port State Control*, também, sobre os NM estrangeiros que aportam em portos italianos;
- proteção do ambiente marinho – relacionamento de dependência funcional do Ministério do Ambiente e da Guarda do Território; e
- controle sobre a pesca marítima.

5.3 Análise da atuação das Guardas Costeiras

Os meios e pessoal dos países citados neste capítulo possuem tarefas coincidentes, mas são organizados de forma distinta. Enquanto a Guarda Costeira Americana é considerada a 5ª Força Armada, completamente independente da USNavy, sendo empregada, inclusive, em conflitos armados fora das costas americanas, na Argentina as tarefas inerentes à guarda

⁷ Fonte: *Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante*, disponível em <http://www.directemar.cl/>

⁸ Fonte: *Corpo delle Capitanerie di Porto -Guardia Costiera*, disponível em <http://www.guardiacostiera.it/organizzazione/>

costeira são exercidas pela Prefeitura Naval Argentina, que é uma força policial militarizada, subordinada ao Ministério do Interior. No entanto, tanto no Chile, quanto na Itália, essas tarefas afetas ao SSTA são exercidas de forma similar ao Brasil, havendo uma organização militar similar à DPC.

Com a conjuntura econômica atual, na qual não há investimentos significativos na área de defesa e o orçamento militar atende praticamente à sobrevivência da Força, na opinião do autor, a Marinha do Brasil, com a criação da Guarda Costeira Brasileira, deveria se tornar responsável pela sua ativação, organização e transferência de meios e pessoal, comprometendo, ainda mais, os seus recursos orçamentários. Apesar de não ser objeto desse estudo, cabe lembrar que a guarda costeira seria uma solução para o policiamento das AJB, mas os poucos recursos existentes para a MB e a PF descartam a sua criação.

6 ANÁLISE E CONCLUSÃO

Nos dias atuais, a relevância atribuída às novas ameaças faz pensar que os conflitos entre Estados tendem a acabar e a estratégia naval adquirida ao longo da história ficará restrita aos livros existentes nas bibliotecas. O Poder Naval seria voltado para a segurança marítima, que, como visto anteriormente, tem sido priorizada pela maioria dos países. Com isso, os defensores da guarda costeira ganhariam força na antiga questão da criação dessa 4ª Força Armada no Brasil, podendo reduzir ainda mais o orçamento da Marinha do Brasil.

No entanto, os exemplos atuais dos conflitos envolvendo a Marinha dos Estados Unidos mostram a necessidade de se manter uma Armada capaz de atuar em todas as áreas, estando preparada para as tarefas básicas do Poder Naval, bem como para as atividades subsidiárias. Pensar na criação da guarda costeira, deve-se considerar a redução do orçamento do Ministério da Defesa, afetando o preparo do emprego das forças navais e aeronavais. Diferentemente dos Estados Unidos, que possuem uma guarda costeira com uma quantidade de meios navais muito superior, em quantidade, a muitas marinhas do mundo, como visto neste estudo, a MB vem cumprindo as tarefas afetas à guarda costeira com os meios envolvidos nas tarefas subsidiárias. Outros países, como o Chile e a Itália, possuem uma estrutura organizacional similar à da MB. Conclui-se, dessa forma, que a criação de uma 4ª força armada somente contribuiria para a redução do orçamento do MD. Deve, no entanto, a MB estar preparada para as novas ameaças no mar, sem deixar de lado as tarefas básicas do Poder Naval.

Com isso, a Marinha tem cumprido o previsto na legislação, preparando-se para o cumprimento das tarefas constitucionais de defesa da Pátria, garantia dos poderes constitucionais, bem como para o trato dos assuntos afetos à segurança do tráfego aquaviário e cooperação com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

Nessa cooperação com outros órgãos federais, destaca-se a Polícia Federal, que exerce as funções de polícia marítima, principalmente na prevenção e repressão ao tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins e o contrabando, bem como o IBAMA no que se refere, principalmente, à lei ambiental e atividades de pesca. No entanto, como visto nesse estudo, a legislação brasileira, ao atribuir as tarefas para a Polícia Federal e Marinha do Brasil, não

cometeu nenhuma superposição. O diferencial encontra-se na atribuição de polícia marítima para a PF, o que não impede que a MB utilize a força, quando necessário.

Apesar de essa atividade de polícia marítima ser atribuída somente à PF, não impede que a MB cumpra suas tarefas com o emprego de armamento, caso necessário, como previsto no Decreto que dispõe sobre a Patrulha Naval, conforme já comentado anteriormente. Muito menos será impedida de efetuar prisão em flagrante delito, de acordo com o previsto no art. 301, do Código de Processo Penal, ao se deparar com algum ilícito penal a bordo, devendo o criminoso ser entregue às autoridades policiais após a atracação, caso não haja representante a bordo.

A ausência de cultura e tradição marítima na PF, bem como os problemas de pessoal enfrentados por aquela instituição, faz com que ela permaneça atuando, por meios próprios, somente nos portos nacionais, nas águas interiores e próximo à costa, como estabelecido em instruções internas, como a que disciplinou a organização e o funcionamento das atividades dos NEPOM. Como dizia Rui Barbosa, “Esquadras não se improvisam”.

O relacionamento desses NEPOM com os distritos navais, nas respectivas áreas de responsabilidades, transcorre de forma cooperativa, com as unidades operando em conjunto, seja por meio da prestação de apoio logístico às embarcações da PF, ou com o embarque de agentes a bordo dos navios da MB.

Com a incorporação recente de mais 712 mil quilômetros quadrados de extensão da chamada plataforma continental, para além das 200 milhas náuticas, aumenta a área de atuação da MB e a necessidade de ser mantida a soberania do país, bem como a imposição das leis brasileiras e internacionais.

A grande quantidade de riquezas naturais existentes na Amazônia Azul, a importância do mar como responsável por 95% do comércio exterior, a significativa produção de petróleo proveniente das plataformas localizadas na ZEE, além da navegação de cabotagem, turismo náutico e esportivo, reforçam a importância do Poder Naval ser mantido sempre pronto para agir em segurança dessas atividades.

O caso do barco de pesca Sabala mostra essa necessidade dos meios navais realizarem, constantemente, as patrulhas navais, bem como ações de presença e exercícios de segurança das instalações. A proteção desses quase 5 milhões de quilômetros quadrados da Amazônia Azul é uma tarefa muito complexa. A quantidade de meios existentes versus o território marítimo brasileiro favorece que muitos ilícitos cometidos na Amazônia Azul não sejam detectados. O embarque do agente da PF na Fragata “Greenhalgh” amadurece a idéia de que o Acordo de Cooperação existente entre a MB e a PF evidencia a atuação desses dois

órgãos em cumprimento às tarefas constitucionais previstas para cada instituição, sem que haja interferência entre eles.

Considerando-se que as tarefas da Marinha do Brasil e da Polícia Federal não são similares e encontram-se bem definidas na legislação em vigor, conclui-se que não há interferência da Polícia Federal nas tarefas constitucionais da Marinha do Brasil. O Acordo de Cooperação assinado entre a MB e o DPF tem se constituído num instrumento de apoio mútuo, cujo conjunto delimita as atuações dessas instituições no ambiente aquaviário, estando a PF atuando, atualmente, somente na águas interiores, reduzindo a abrangência de atuação prevista na Constituição. Além disso, preserva a atuação exclusiva da Autoridade Marítima no que diz respeito à implementação e fiscalização das leis e regulamentos nas águas jurisdicionais brasileira.

É recomendável que a MB incremente a cooperação com os órgãos federais, em especial com a participação de agentes da PF nas PATNAV utilizando-se, principalmente, da troca de informações, de modo a otimizar os meios existentes com a área a ser patrulhada.

O caso recente do barco pesqueiro “Sabala” mostrou que é possível que essas embarcações saiam do país sem nenhuma fiscalização, o que denota a necessidade de que as patrulhas navais sejam otimizadas com o emprego de aeronaves da FAB.

REFERÊNCIAS

- ASSIS, Kleber Luciano de. **A Marinha do Brasil - Aspectos Estratégicos**. Rio de Janeiro, 2007. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 5 mar 2007.
- BITTENCOURT, Márcio Aurélio Gomes. **A situação do NEPOM**. Rio Grande, 2007. Entrevista dada pelo Chefe do Estado-Maior ao autor em 02 de agosto de 2007.
- BRASIL. Comando de Operações Navais. **Carta de Instrução PATNAV ComOpNav n. 001/2006, de 9 de janeiro de 2006a**.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição Brasileira, 1988**. Texto constitucional de 5 de outubro de 1988 com as alterações adotadas pelas emendas constitucionais n.1/92 a 53/06 e pelas emendas constitucionais de revisão n.1 a n.6/94. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 26 mar. 2007.
- BRASIL. Departamento de Polícia Federal. **Instrução Normativa n. 2 de 21 de julho de 1999a**. Disciplina a organização e o funcionamento das atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), estabelece competências e atribuições e dá outras providências. [S.l.: s.n.], 1999.
- BRASIL. Departamento de Polícia Federal. **Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM)**. [1999b]. Descreve as características do NEPOM Disponível em: <<http://www.dpf.gov.br/centrais/nepom/nepom.htm>>. Acesso em: 30 maio. 2007.
- BRASIL. Marinha do. **Amazônia Azul[2002]**. Dispõe sobre o conceito de Amazônia Azul. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/amazonia_azul.htm>. Acesso em: 27 mai. 2007.
- BRASIL. Marinha do. **A Vertente Soberania [2006b]**. Dispõe sobre o conceito de Amazônia Azul. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/vertente_sob.htm>. Acesso em: 27 mai. 2007.
- BRASIL. Marinha do. **EMA-305**. Doutrina Básica da Marinha, 2004.
- BRASIL. Marinha do. **LEPLAC [2004a]**. Dispõe sobre o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/inwel.htm>>. Acesso em: 27 mai. 2007.
- BRASIL. Ministério da Defesa. **Política de Defesa Nacional – 2006c**. Estabelecer objetivos e diretrizes para o preparo e o emprego da capacitação nacional, e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/pdn/index.php?page=objetivos>>. Acesso em: 06 jun. 2007.
- BRASIL. Presidência da República. **Decreto n. 5.129 de 6 de julho de 2004b**. 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: 26 mar. 2007.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto n. 73.332 de 19 de dezembro de 1973**. Define a estrutura do Departamento de Polícia Federal e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D73332.htm>. Acesso em: 29 maio. 2007.

BRASIL. Presidência da República. **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: 27 mar. 2007.

BRASIL. Presidência da República. **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: 31 maio 2007.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Complementar nº 97, de 9 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_03/Leis/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 31 maio 2007.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004c**. 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#art17v>. Acesso em: 31 maio 2007.

BRASIL. Revista da Escola de Guerra Naval: **As Novas Ameaças e a Marinha do Brasil - Calte**. Antonio Ruy de Almeida Silva. 5ª Ed. Rio de Janeiro, jun 2006d.

BRASIL. Departamento de Polícia Federal. **Estudos Preliminares para Implantação do Sistema Nacional de Núcleos de Polícia Marítima [2003]**.

CRUZ, Luiz Carlos Carvalho. **A situação do NEPOM**. Rio de Janeiro, 2007. Entrevista dada pelo Delegado da Polícia Federal ao autor em abril de 2007.

DIAS, Luiz Cláudio Lazaro. **A situação do NEPOM**. Rio de Janeiro, 2007. Entrevista dada pelo ex-Ajudante da Seção de Operações ao autor em 10 de julho de 2007.

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

IBAMA, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Notícias ambientais, de 30 de março de 2006**. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/novo_ibama/paginas/materia.php?id_arq=3761>. Acesso em 05 de jul. 2007.

IBAMA, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Notícias ambientais, de 08 de fevereiro de 2007**. Disponível em: <

http://www.ibama.gov.br/novo_ibama/paginas/materia.php?id_arq=4955>. Acesso em 05 de jul. 2007.

JUNIOR, Santos Jorge Esperança. **A situação do NEPOM**. Rio de Janeiro, 2007. Entrevista dada pelo Encarregado da Seção de Operações ao autor em 25 de julho de 2007.

KOURI, Fuad Gatti. **A situação do NEPOM**. Natal, 2007. Entrevista dada pelo Encarregado da Seção de Operações ao autor em 24 de julho de 2007.

MELLO, Ubiratan de Faria. **A Contenção de Ações Terroristas em Áreas Marítimas Jurisdicionais Brasileiras**. 2006. 63 f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2006.

MÍDIA, Jornal da. **ONU autoriza Brasil a incorporar área marítima, de 07 de maio de 2007**. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/noticias/n070507/n070507a.htm>>. Acesso em 21 de jun. 2007.

OLIVEIRA, Márcio Aurélio Trovão de. **A situação do NEPOM**. Manaus, 2007. Entrevista dada pelo Encarregado da Seção de Operações ao autor em 25 de julho de 2007.

SANTOS, Terenilton de Sousa. **O Comando do 8º Distrito Naval**. São Paulo, 2007. Palestra proferida para os oficiais-alunos do Curso de Política e Estratégia Marítimas – 2007, no Comando do 8º Distrito Naval, em 25 de junho de 2007.

SECURITY, US Department of Homeland. Dispõe sobre a *United States Coast Guard*. Disponível em: <<http://www.uscg.mil/>>. Acesso em: 20 jun. 2007.

WERLANG, Cíntia. **Plataforma Continental, [1994]** Dispõe sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <http://www.iribr.com/papers/cintia_werlang_01.asp>. Acesso em: 27 mai. 2007.

WIKIPEDIA. **Wikipedia, a enciclopédia livre**. Dispõe sobre a Guarda Costeira dos Estados Unidos da América. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Guarda_Costeira_dos_Estados_Unidos_da_Am%C3%A9rica>. Acesso em 20 jun 2007.

ZENTGRAF, Maria Christina. **Introdução ao estudo da metodologia científica**. Rio de Janeiro: COPEAD/UFRJ, 2006. Módulo de ensino.