ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC UBIRAJARA GUIMARÃES DA SILVA

A PATRULHA NAVAL NA CONTRIBUIÇÃO PARA A REPRESSÃO AO TRÁFICO
ILÍCITO DE DROGAS NO MAR TERRITORIAL BRASILEIRO.

Rio de Janeiro

2009

CC UBIRAJARA GUIMARÃES DA SILVA

A PATRULHA NAVAL NA CONTRIBUIÇÃO PARA A REPRESSÃO AO TRÁFICO
ILÍCITO DE DROGAS NO MAR TERRITORIAL BRASILEIRO.

Monografia apresentada como requisito
parcial para a conclusão do Curso de Estado-
Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CC LIMA MARTINS

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2009

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo apresentar uma descrição sucinta sobre a evolução histórica do Direito do Mar, as regras atinentes ao Mar Territorial, estabelecidas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, enfatizado o direito de soberania nesse espaço marítimo e o conceito de passagem inocente; descrever a atividade de Patrulha Naval, considerando seus aspectos jurídicos, levando em consideração a importância do apoio das aeronaves de patrulha da Força Aérea Brasileira, diferenciar a Patrulha Naval da Inspeção Naval, comentar a busca de conhecimento sobre a Patrulha Naval desenvolvida principalmente por seminários e intercâmbios entre a Marinha do Brasil e as Marinhas amigas em proveito da qualificação e adestramento dos militares envolvidos, focar a atenção em sua aplicação na repressão ao tráfico ilícito de drogas no Mar Territorial, em apoio à Polícia Federal ou atuando de modo independente, ressaltar a necessidade da MB investir na qualificação dos militares embarcados e componentes do Grupo de Visita e Inspeção e Guarnição de Presa na identificação de substâncias estupefacientes e psicotrópicas quando não for possível o embarque de policiais federais em navios dessa Força Armada.

Palavras-chave: Direito. Mar. Naval. Patrulha. Polícia. Territorial.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
C-EXP-ATCOM	Curso Expedito de Atualização para Comandantes
CF	Constituição Federal
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
DBM	Doutrina Básica da Mainha
DIP	Direito Internacional Público
DPF	Departamento de Polícia Federal
FAB	Força Aérea Brasileira
GP	Guarnição de Presa
GVI	Grupo de Visita e Inspeção
MB	Marinha do Brasil
MT	Mar Territorial
NEPOM	Núcleo de Polícia Marítima
PC	Plataforma Continental
REC	Regras de Comportamento
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	5
2	O DIREITO DO MAR	7
2.1	O Mar Territorial.....	8
3	A PATRULHA NAVAL	10
3.1	Patrulha Naval X Inspeção Naval.....	12
3.2	A Qualificação do pessoal envolvido em atividade de Patrulha Naval.....	12
3.3	A Patrulha Naval no Combate ao Tráfico Ilícito de Drogas no Mar Territorial em Cooperação com o DPF	14
3.4	A Patrulha Naval no Combate ao Tráfico Ilícito de Drogas no Mar Territorial atuando de modo independente.....	16
4	CONCLUSÃO	19
	REFERÊNCIAS	22

1 INTRODUÇÃO

A globalização, além de revolucionar os setores ligados ao comércio internacional, cultura de massa, geopolítica, novas tecnologias de transportes e de comunicação, também o faz nas práticas de crimes organizados. O tráfico ilícito de drogas representa uma séria ameaça às estruturas políticas, econômicas e sociais dos Estados, bem como à saúde e à segurança pública.

Apesar da existência de legislação em todos os Estados com a finalidade de reprimir o referido delito, o avanço dos fluxos internacionais tornou-se parte integrante dos vários mecanismos de “lavagem de dinheiro”, que se beneficiam do sistema financeiro globalizado, reduzindo os riscos do negócio e incrementando os lucros de pessoas físicas e jurídicas envolvidas. Vale ressaltar que a via marítima tem sido utilizada em larga escala para a supracitada atividade criminosa.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), ratificada pelo Brasil em 1988, legislou sobre o ordenamento jurídico do mar, estabelecendo, sobretudo, as normas sobre os direitos e responsabilidades dos Estados signatários de acordo com os critérios vigentes. Prevê em seu artigo 108, a repressão ao tráfico ilícito de substâncias estupefacientes e psicotrópicas, competindo ao Estado brasileiro a sua coibição em suas águas de jurisdição, valendo-se de seu aparato jurídico e, em Alto-Mar, seguindo o disposto no artigo em tela.

A participação da Marinha do Brasil no combate ao tráfico ilícito de drogas, em Águas Jurisdicionais Brasileiras, pode ocorrer de modo independente ou em apoio ao Departamento de Polícia Federal, por meio da Patrulha Naval.

O presente trabalho, realizado através de pesquisa bibliográfica documental, tem por objetivo apresentar um breve histórico sobre o Direito do Mar e as regras estabelecidas pela CNUDM atinentes ao Mar Territorial, tecer comentários sobre a atividade de Patrulha Naval, considerando seus aspectos jurídicos e atuação, diferenciá-la da Inspeção Naval, apresentar a produção de conhecimento referente à Patrulha Naval para qualificar o pessoal envolvido e descrever a sua aplicação na repressão ao tráfico ilícito de drogas no Mar Territorial, em apoio à Polícia Federal ou atuando de modo independente, ressaltando a necessidade de qualificar os militares envolvidos na referida atividade a conduzir perícia em material passível de ser caracterizado como substâncias estupefacientes e psicotrópicas

quando não se dispõe de agentes do Departamento de Polícia Federal embarcados em navios da MB.

2 O DIREITO DO MAR

Segundo Vianna (2006), desde os tempos remotos, além de prover a subsistência e recursos não-vivos, o mar se configurava como o portal, a via de comunicação e de transporte em escala mundial, passando a ser visto como o corredor de união entre povos e Estados.

O mundo se tornou “pequeno” em virtude da facilidade de transporte e de comunicação. E o começo dessa integração teve início quando certos navegantes, que por necessidades de ampliação das atividades comerciais em diferentes épocas, decidiram a se lançar ao mar, transpondo inúmeros empecilhos e os próprios limites, efetuando grandes descobertas de terras e povos, obtendo êxito na ampliação de novos mercados. Tal empreendimento acarretou também na alteração da apresentação do planisfério.

Os territórios visitados e descobertos tinham regras próprias e distintas, contudo, suas normas internas se tornaram insuficientes frente ao número crescente de relações que começaram a ser estabelecidas em consequência da navegação de longo curso. Os múltiplos interesses e a busca pelo poder se tornaram uma realidade, e a imposição de regras, não mais isoladas nem somente locais, passou a ter alcance universal, contribuindo para criação de um sistema especial de regras e ordenamentos denominado Direito Internacional, que englobou tais normas internas, racionalizando-as e modificando-as conforme as necessidades existentes, visto que as relações entre Estados distintos, ainda que separados por imensas extensões marítimas, passaram a ocorrer com maior frequência.

Accioly (2002) afirma que a noção de liberdade dos mares surgiu no início do século XVII, uma vez que o direito do mar se pautava no conceito de *dominium maris* do Direito Romano. Diversos Estados reivindicaram soberania sobre extensas áreas marítimas fora da jurisdição de seus Mares Territoriais. Como exemplo, cabe citar as descobertas de Portugal e Espanha, no século XV, que incentivaram ambos Estados a invocar o princípio da descoberta e, doravante, proibir a permanência de navios de outras bandeiras em águas sobre as quais acreditavam possuir o direito de estabelecer regulamentos.

Ao longo da história, inúmeras obras foram publicadas a respeito do Direito do Mar, entretanto, merece destaque a obra denominada *MARE LIBERUM* de um jovem escritor da Idade Moderna, chamado Hugo Grotius, que apregoava a liberdade dos mares para todos.

A partir de Grotius, a liberdade dos mares passou a constituir um cânone fundamental do Direito das Gentes. Mas, agora, novamente, por influência das transformações econômicas, ocorridas após os dois conflitos mundiais e dos progressos surpreendentes da ciência e da técnica hodiernas, certas vozes sem voltar ao extremo da velha teoria do *MARE CLAUSUM* já se levantaram para indagar se o princípio da liberdade do alto-mar continua correspondendo às exigências dos

nossos dias ou se deverá abrandá-lo, para que ele se adapte melhor às injunções da realidade contemporânea (Russomano, 1968).

Até o século XIX, o Direito de uso do Mar tinha fulcro no costume, entretanto, houve a necessidade do estabelecimento de um código em virtude das controvérsias e litígios vigentes. Desde o final da Segunda Guerra Mundial, o referido direito tem experimentado profundas mudanças em atendimento aos interesses dos usuários.

Fruto da necessidade de regulamentação do uso do mar, foi realizada em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ao final da qual foi assinada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), por 118 países, inclusive o Brasil. (VIDIGAL, 2006).

2.1 O Mar Territorial

Ratificada pelo Brasil em 22 de dezembro de 1988 e vigorando no país desde 16 de novembro de 1994, a CNUDM passou a estabelecer os direitos e deveres dos Estados Costeiros no tocante aos espaços marítimos e oceânicos, sobretudo quanto à exploração dos recursos existentes nesses meios e definiu, dentre outros elementos, os conceitos de Mar Territorial (MT), Zona Econômica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC) e Área.

Segundo da Silva (2000), o Mar Territorial também é chamado de domínio marítimo, águas territoriais, mar litoral, mar adjacente, águas nacionais, litoral flutuante, águas jurisdicionais e faixa litorânea. É a faixa de mar que se estende desde a linha de base até uma distancia que não deve exceder 12 milhas marítimas de largura, da costa, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, e sobre a qual o Estado exerce sua soberania, com algumas limitações determinadas pelo Direito Internacional.

Mello (1992) comenta que o Estado tem uma série de direitos, por força da soberania exercida no Mar territorial, dentre os quais se destaca o direito de estabelecer regulamentos sanitários, aplicar de leis aduaneiras e fiscais, sem efetuar cobrança de taxas pela simples passagem, promulgar medidas de segurança, estabelecer zonas de defesa, fixar a regulamentação da navegação, exercer o direito exclusivo da pesca e o de jurisdição civil e criminal a respeito das embarcações que transitem nesse espaço marítimo.

O direito de visita e inspeção pelos navios da MB em embarcações que trafegam pelo Mar Territorial também tem suporte jurídico na CNUDM (artigo 110).

A soberania no mar territorial tem apenas as limitações que tradicionalmente a jurisprudência da Corte Internacional de Justiça já conhecida, aquelas exceções da soberania: o direito da chamada passagem inofensiva dos navios, que poderiam trafegar pelo mar territorial para fins pacíficos, chegar ao porto e dele sair sem qualquer restrição. A Convenção mantém esses direitos. (Da Silva, 2000).

A Convenção estabeleceu até 12 milhas náuticas (22 km) para o Mar Territorial, como também garantiu aos Estados costeiros a exploração econômica exclusiva numa área de 200 milhas marítimas (aprox. 370 km), além de reconhecer e delimitar o direito de passagem inocente no primeiro espaço marítimo citado. Conforme disposto no artigo 18 do tratado em lide, a passagem inocente é definida como a navegação com o fim de:

- a) cruzar o Mar Territorial mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores,
- b) dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala desses ancoradouros ou instalações portuárias (...).

Não é passagem inocente (art.19) (...) atividade que não esteja relacionada com a passagem (...) e que seja:

- Prejudicial à paz, boa ordem, segurança, uso da força, atinja a integridade territorial e com violação aos princípios do DIP¹ (lançamento de aeronaves, dispositivo militar, embarque ou desembarque de moeda ou pessoas); e
- Qualquer ato intencional e grave de poluição contrário a presente Convenção e qualquer atividade de pesca.

¹ Direito Internacional público.

3. A PATRULHA NAVAL

Por ser um Estado costeiro, o Brasil necessita de um Poder Marítimo que corresponda às suas aspirações políticas e econômicas e de um Poder Naval adequado à consecução de seus interesses.

Segundo a Doutrina Básica da Marinha (DBM), tanto o Poder Naval como o Poder Marítimo são definidos pela Política Marítima Nacional, cujo objetivo é o desenvolvimento das atividades marítimas visando a utilização do mar de modo pleno e racional.

Um Poder Naval eficaz deve possuir capacidade de controlar o acesso às áreas marítimas de interesse para o desenvolvimento do Estado. Portanto, cabe ao Poder Naval a garantia da integridade do mar territorial e da área marítima sob jurisdição brasileira, a liberdade de exploração dos recursos do mar e da circulação das linhas de navegação marítima, controle de área marítima, a defesa dos centros industriais litorâneos e/ou que se situam próximos à costa, a negação do uso do mar ao inimigo, a projeção do mar sobre terra e a contribuição para a dissuasão.

As Águas Jurisdicionais Brasileiras possuem considerável potencial econômico representado pelo comércio marítimo, pela prospecção de petróleo e gás natural, pesca, atividades de turismo e recreação e, no futuro, pela possibilidade de exploração de nódulos poli metálicos do leito do mar, além da importância estratégica, ambiental e científica. Portanto, há a necessidade de fiscalização diuturna.

Compete à Marinha do Brasil a tarefa de fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos estabelecidos para suas águas jurisdicionais por intermédio de inspeções em embarcações que transitem nessa porção de massa líquida, exceto aquelas detentoras do direito de imunidade (conforme disposto nos artigos 95 e 96 da CNUDM); prover proteção e preservação do meio marinho, bem como a vigilância da plataforma continental, onde o Estado Brasileiro tem o direito de regulamentar a investigação científica, a operação e o uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e de estruturas. Quanto ao alto-mar, poderá realizar inspeções em caso de suspeita de tráfico ilícito de drogas, pirataria, tráfico de escravos e transmissões não autorizadas.

Tal fiscalização é materializada pela atividade de Patrulha Naval, amparada juridicamente pelo Decreto nº5129 de 6 de julho de 2004, que em seu parágrafo único define a sua atribuição:

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

Jurisacionais Brasileiras (AJB), na plataforma continental brasileira e no alto mar respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil. (BRASIL, 2004a).

A Patrulha Naval na Amazônia Azul² será realizada por meios navais e aéreos da Marinha do Brasil e, oportunamente, em conjunto com meios aéreos da Força Aérea Brasileira (FAB), cabendo aos Comandantes de Distritos Navais, sob a supervisão do Comandante de Operações Navais, a responsabilidade sobre as Patrulhas.

Conforme descrito na Doutrina Básica da Marinha (Brasil, 2004c), a Patrulha Naval, atividade de caráter militar, possui diversas atribuições básicas, dentre elas cabe citar a tarefa de apoiar os órgãos governamentais responsáveis pelas atividades de: fiscalização da pesca; proteção ambiental; prevenção e repressão ao contrabando, ao narcotráfico, ao terrorismo, aos demais ilícitos penais praticados em embarcações, plataformas ou ilhas artificiais e a fiscalização dos regulamentos aduaneiros, imigratórios e sanitários.

Segundo o Almirante Vidigal (2006), a Patrulha Naval é essencial para garantir a proteção das águas jurisdicionais. A cooperação da aviação baseada em terra ou embarcada se faz necessária, pois orienta os meios navais envolvidos nessa atividade para os alvos de interesse. Acrescenta, ainda que o trabalho em conjunto com a Força Aérea Brasileira é fundamental. Tal afirmação se justifica pelo fato da Aviação de Patrulha ampliar, consideravelmente, as possibilidades do Poder Naval em relação à área de vigilância em função da velocidade, mobilidade e dos sensores da aeronave de asa fixa.

Apesar da vantagem mencionada, informes dão conta que a Aviação de Patrulha da FAB tem sua capacidade extremamente limitada em relação às necessidades operacionais da MB, uma vez que suas aeronaves, quando envolvidas na missão de Patrulha Naval em conjunto com meios de superfície daquela Força Armada, só realizam um vôo por dia, no período diurno ou vespertino, na área delimitada pelo Comando Distrital apoiado, com duração aproximada de sua autonomia operativa, havendo uma lacuna na vigilância aérea no período noturno. Entretanto, o navio envolvido na referida atividade permanece na cena de ação, sem interrupção, durante todo o período previsto.

Os Distritos Navais responsáveis pelo controle de porções de áreas marítimas compreendidas nos limites da Amazônia Azul planejam, pelo menos, um Patrulhamento por mês em sua respectiva jurisdição, com duração mínima de 120 horas. Contudo, o

² Amazônia Azul-porção de massa líquida oceânica integrante das águas de jurisdição brasileira a partir do Mar territorial.

apoio aéreo da FAB, além de ser limitado, conforme descrito no parágrafo anterior, pode ser cancelado caso não haja disponibilidade de aeronaves.

A restrição mencionada, somada à falta de uma maior integração entre os Estados-Maiores da FAB e da MB envolvidos com a Patrulha Naval, comprometem a eficácia da operação conjunta em questão. Aumentar a disponibilidade das aeronaves de patrulha da FAB, no presente momento, seria uma tarefa extremamente difícil, por diversos motivos, mas o problema referente aos Estados-Maiores poderá ser equacionado se ambas as Forças tomarem a iniciativa de implementar novas gestões que contemplem um melhor planejamento de emprego das aeronaves de patrulha a fim de aumentar a eficiência e a eficácia na vigilância da Amazônia Azul.

3.1 Patrulha Naval X Inspeção Naval

A Inspeção Naval (IN) é definida pela NORMAM³ 07, documento emitido pela Diretoria de Portos e Costa, como:

Atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento da Lei nº 9537 de 11/12/97 (LESTA), 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, no mar aberto e em hidrovias interiores, e prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio. (BRASIL, 2008).

A Inspeção Naval está a cargo das capitâncias dos portos, suas delegacias e agências e, eventualmente, pode ser realizada pelos navios distritais e da Esquadra, podendo ocorrer o embarque de inspetores navais⁴ nesses navios, com a finalidade de empregar o poder de polícia para atuar na segurança do tráfego marítimo. A Patrulha Naval tem caráter militar, composta por militares pertencentes às tripulações dos navios distritais e da Esquadra, integrantes do Grupo de Visita e Inspeção⁵ de seus respectivos navios, é conduzida em tempo de paz, manobra de crise ou período de conflitos armados.

3.2 A Qualificação do pessoal envolvido na atividade de Patrulha Naval

Segundo Santos (2007), tendo em vista a importância da Amazônia Azul e sua riqueza, bem como a necessidade de intensificar a fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras, a MB vem atribuindo alta prioridade aos assuntos relacionados à produção de

³ Normas da Autoridade Marítima.

⁴ Designação dada aos agentes de IN. São militares ou civis designados pelos Comandantes de Distritos Navais (DN) ou Comandantes Navais, ou ainda pelos seus subdelegados, para executar as ações de IN.

⁵ Grupo constituído por militares dos navios da MB com a função de abordagem e inspeção de determinada embarcação.

conhecimentos aplicados à Patrulha Naval com o intuito de qualificar militares embarcados em seus navios, pertencentes ao Grupo de Visita e Inspeção (GVI) e Guarnição de Presa⁶ (GP). Em consequência, Santos também disse que está sendo revista a doutrina de emprego dos referidos grupos em conformidade com os procedimentos previstos em acordos internacionais ratificados pelo Brasil referentes ao Direito Internacional Marítimo. Para tal, no ano de 2006, foram promovidos, pelo Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, dois Seminários de Patrulha Naval, com a participação de representantes do Estado-Maior da Armada, do Comando de Operações Navais, do Comando-em-Chefe da Esquadra, dos Distritos Navais, da Diretoria de Portos e Costas e do Gabinete do Comandante da Marinha. No primeiro seminário, cada um dos sete Distritos Navais participantes apresentou um estudo de caso real ou passivo de ocorrência em suas respectivas áreas de jurisdição para posterior debate entre os participantes.

No mês de outubro do ano de 2007, em virtude dos resultados obtidos no seminário de 2006, foi realizado mais um seminário sobre Patrulha Naval seguindo a mesma sistemática do primeiro. Nesta oportunidade, foi possível contar com a participação da doutora em Direito Internacional Econômico, Sra. Eliane Maria Octaviano Martins, autora de publicações sobre Direito Marítimo, de um representante da Armada da República Argentina, dos Oficiais-Alunos do Curso Expedito de Atualização para Comandantes (C-EXP-ATCOM) e do Sr. Luiz Carlos de Carvalho Cruz, representante do Núcleo de Polícia Marítima (NEPOM) do DPF no Rio de Janeiro.

Ainda como parte do processo da produção de conhecimento, a Marinha do Brasil vislumbrou a possibilidade de matricular Oficiais em cursos específicos de Grupo de Visita e Inspeção e Guarnição de Presa, proferidos por Marinhas amigas, com a finalidade de atualizar e adequar os procedimentos de abordagem, além de reciclar o pessoal envolvido nas fainas de inspeção e apresamento, para atuar dentro dos parâmetros estabelecidos pelas leis e regulamentos nacionais e internacionais vigentes.

A designação de um navio escolta da MB para participar da Operação PANAMAX, realizada no mar do Caribe com a presença de 19 países e cujos exercícios se pautaram nas atividades de Patrulha Naval, possibilitou a obtenção de conhecimentos sobre Operações de Interdição de Área Marítima e condução de exercícios de visita inspeção e apresamento diurno e noturno. Nessa operação, houve a oportunidade de realizar uma

⁶ É um grupo de militares com a atribuição de reforçar o Grupo de Visita e Inspeção I quando os riscos à segurança ou restrições na capacidade técnica deste recomendarem o seu emprego.

criteriosa avaliação das Regras de Comportamento (REC) referentes às ações de Visita e Inspeção a serem conduzida pelos navios da MB.

As experiências e os ensinamentos colhidos nos seminários, na Operação PANAMAX, nos cursos expeditos e nos intercâmbios no exterior representaram valiosos subsídios para a condução dos seguintes trabalhos: a elaboração do currículo preliminar do Curso Especial de Patrulha Naval e Inspeção Naval no Centro de instrução Almirante Marques de Leão (CAAML), iniciado a partir de abril de 2009, a revisão das instruções para o Grupo de Visita e Inspeção e Guarnição de Presa, a cargo desse centro de instrução, com a finalidade de atender aos requisitos inerentes à fiscalização das águas jurisdicionais brasileiras, a padronização dos procedimentos de visita, inspeção e apresamento de embarcações na MB e a implementação do arcabouço instrucional sobre as Operações de Interdição de Área Marítima.

3.3 A Patrulha Naval no Combate ao Tráfico Ilícito de Drogas no Mar Territorial em Cooperação com o DPF⁷

O Brasil, como Estado costeiro, desfruta do direito do exercício de soberania em seu Mar Territorial o que torna viável a aplicação das leis pertinentes à repressão ao tráfico de drogas nesta porção do mar.

O artigo 142 da Constituição Federal (CF) regulamenta as atribuições das Forças Armadas a fim de estabelecer as normas gerais a serem adotadas com a finalidade de instituir o preparo e o emprego.

O artigo 144 da CF dispõe sobre o exercício da segurança pública cuja preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio estarão a cargo da Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Ferroviária Federal, Polícias Civis e Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.

Quanto ao tráfico ilícito de drogas, cabe a Polícia Federal, de acordo com o inciso II do parágrafo 1º do artigo 142 da CF, a prevenção e a repressão ao tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, ao contrabando e ao descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos, nas respectivas áreas de competência.

Embora a polícia federal tenha a responsabilidade direta pela repressão do tráfico ilícito de drogas em todo território nacional, incluindo o mar territorial, por meio dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), sabe-se que seus meios de mobilização não são

⁷ Departamento de Polícia Federal

suficientes e adequados, em certas circunstâncias, para a condução das operações que se façam necessárias no sentido de combater a atividade ilícita em lide.

Uma alternativa para minimizar a deficiência de meios de mobilização adjudicados à Polícia Federal, foi a promulgação da Lei Complementar nº97 /99 pelo Governo Federal que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, que em seu Capítulo VI, no artigo 16 prevê a cooperação dessas Forças Regulares com o desenvolvimento nacional e a defesa civil, na forma determinada pelo Presidente da República.

No que tange às obrigações da MB em cooperar com o Departamento de Polícia Federal, essa Força Armada tem amparo legal no inciso V do artigo 17 do Capítulo VI da supracitada lei.

A lei complementar nº117/2004 adiciona ao artigo 17 da Lei Complementar nº97/99 a atribuição de:

Cooperar com os órgãos federais, quando se necessário (*sic*), 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 (BRASIL, 2004 b).

Em 6 de junho de 2006, foi celebrado o Acordo de Cooperação entre a Marinha do Brasil e o Departamento de Polícia Federal a fim de aperfeiçoar o apoio mútuo nas ações conjuntas de inteligência, apoio logístico, comunicações e de instrução, com o objetivo de melhorar os resultados nos aspectos operacionais de possíveis ações conjuntas entre esses órgãos federais.

Nesta modalidade de ação contra o tráfico ilícito de drogas no Mar Territorial, em atendimento a algum mandado oriundo de órgão federal competente, a MB presta apoio de transporte ao DPF, empregando embarcações e aeronaves subordinadas aos Comandos dos Distritos Navais e da Esquadra, de acordo com a conveniência e disponibilidade, mediante prévio entendimento. Os Grupos de Visita e Inspeção dos navios diretamente envolvidos estarão reforçados com agentes daquele Departamento.

A operação conjunta entre a MB e o DPF proporciona economia de esforços, agregando melhores resultados no combate ao tráfico ilícito de drogas devido ao Departamento de Polícia Federal ser o órgão diretamente responsável pela sua repressão e possuir os aparatos técnicos necessários para atuar com eficácia e eficiência em crimes dessa natureza. Ao passo que a MB possui os meios de locomoção necessários à demanda daquela autarquia.

3.4 A Patrulha Naval no Combate ao tráfico ilícito de drogas no Mar Territorial atuando de modo independente

A atividade de Patrulha Naval no combate ao tráfico ilícito de drogas pode ocorrer independente de agentes federais estarem embarcados nos meios da MB adjudicados à tarefa. Contudo, o amparo jurídico para a sua condução fica de certa forma, restrito, pois, conforme descrito no item 3.3 deste trabalho, a responsabilidade pela repressão ao ilícito em epígrafe está a cargo da Polícia Federal.

É sabido que nem sempre é possível embarcar agentes daquele órgão público por motivos diversos. Esta limitação implica na necessidade de se prover alguma alternativa legal para contornar o problema.

Embora haja inúmeros documentos jurídicos sobre o combate ao tráfico ilícito de drogas como: a CNUDM (artigo 108º), a Convenção Única das Nações Unidas sobre Entorpecentes de 1961, emendada pelo Protocolo de 1972, a Convenção das Nações Unidas sobre Substâncias Psicotrópicas de 1971, a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Drogas e Substâncias Psicotrópicas de 1988, a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, assim como outros instrumentos legais internacionais e as leis vigentes no Brasil sobre a matéria, tais documentos demonstram ser insuficientes para consubstanciar o Poder de Polícia⁸ da Patrulha Naval em repressão a esse ato criminoso.

Na atual conjuntura, é possível obrigar uma embarcação que esteja transitando pelo Mar territorial a parar máquinas para ser inspecionada desde que haja suspeita ou indícios de algum ato ilícito.

Por ocasião da realização de abordagem, se o Grupo de Visita e Inspeção encontrasse a bordo algum tipo de carga que levante a suspeita de se tratar de material entorpecente ou substância psicotrópica, o apresamento da embarcação e a prisão, em flagrante delito, seriam legais. Os infratores seriam tempestivamente conduzidos às autoridades competentes, pois tais atos teriam respaldo jurídico no artigo 301 do Código de Processo Penal que dispõe o seguinte: “Art.301. Qualquer do povo poderá e as autoridades

⁸ É a faculdade de que dispõe a Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado. Em linguagem menos técnica, podemos dizer que o poder de polícia é o mecanismo de frenagem de que dispõe a Administração Pública para conter os abusos do direito individual. Por esse mecanismo, que faz parte de toda Administração, o Estado detém a atividade dos particulares que se revelar contrária, nociva ou inconveniente ao bem-estar social, ao desenvolvimento e à segurança nacional... A polícia administrativa é inerente e se difunde por toda a Administração Pública, enquanto as demais [polícia judiciária e polícia de manutenção da ordem pública] são privativas de determinados órgãos (Polícias Cíveis) ou corporações (Polícias Militares) – HELY LOPES MEARELLES, in Direito Administrativo Brasileiro, 33a W, Malheiros Editora, p. 131&

policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja em flagrante delito” (BRASIL,1941).

Porém, sem recursos técnicos confiáveis e legais para confirmar o delito, o Comandante do Navio da MB envolvido nessa atividade, teria sérias dificuldades quanto à decisão de apresar a embarcação, caso não tivesse a certeza da natureza do material; ou poderia fazê-lo, sem a devida convicção, valendo-se apenas da suspeita. Uma avaliação errônea implicaria em transtornos jurídicos e seria prejudicial à imagem da MB.

Percebe-se que há a necessidade da MB atentar para a capacitação do pessoal componente do Grupo de Visita e Inspeção em conduzir a perícia do material suspeito e elaborar um laudo preliminar que seja validado posteriormente, pelo setor técnico da Polícia Federal (autarquia responsável pela emissão dos laudos pertinentes) justificando a decisão do Comandante do navio em apresar a embarcação sob suspeita de estar praticando tráfico ilícito de drogas.

Conforme disposto no Acordo de Cooperação entre a MB e a DPF, referente às atribuições da Polícia Federal no campo da instrução, a MB pode se valer de cursos de interesse a fim de capacitar aqueles militares na área de inteligência relativa ao narcotráfico e nos seguintes trabalhos de perícia: identificação de substâncias entorpecentes, técnicas para encontrar substâncias e material ilícito em compartimentos e procedimentos para evitar a descaracterização de áreas para fins periciais.

O CAAML, representando a MB, efetuou gestões junto ao DPF no Rio de Janeiro referente ao assunto. Solicitou palestras sobre os temas propostos no parágrafo anterior para inclusão dos referidos assuntos no currículo do Curso Expedito de Patrulha e Inspeção Naval, exceto a instrução de inteligência relativa ao narcotráfico. Entretanto, essa medida não garante que determinado militar seja oficialmente gabaritado a emitir um laudo preliminar sobre o material encontrado em embarcação abordada, que justifique a sua apreensão, considerando a hipótese da realização de Patrulha Naval sem o embarque de agentes da Polícia Federal em navios da MB.

O militar seria legalmente qualificado caso os temas propostos fossem ministrados na forma de cursos expeditos no DPF com os respectivos certificados de conclusão. Deve-se observar também que a matrícula dos militares da MB em tais cursos esteja condicionada ao preenchimento de requisitos mínimos estabelecidos por aquele órgão público.

Esta forma de procedimento proposta foi inspirada no episódio do barco pesqueiro “SABALLA”, abordado por um navio da Marinha da França que, antes de notificar às autoridades brasileiras que a referida embarcação transportava expressiva quantidade de

cocaína, realizou, no próprio navio, teste preliminar, usando equipamento portátil capaz de efetuar análise da amostra do material colhido e cujo laudo evidenciou ser cocaína. Após o resultado, às autoridades brasileiras foram notificadas do justo apresamento da embarcação de pesca.

4 CONCLUSÃO

O tráfico ilícito de drogas vem apresentando considerável crescimento por influência da Globalização, pela facilidade de se obter altos lucros, pois o risco do “negócio” é de certa forma, pequeno e pela facilidade de transporte, onde se inclui a via marítima. Embora haja a preocupação por parte dos Estados em tomar providências jurídicas sobre o assunto, os esforços exercidos não estão demonstrando ser suficientes para reduzir, de forma significativa, o avanço dos fluxos internacionais dessa prática criminosa.

O mar, além de servir como fonte de subsistência e de recursos não-vivos, também serve como meio de transporte e de comunicações. Os interesses pelo seu uso implicaram na criação de regras de abrangência universal para o seu usufruto de forma racional e equitativa. As regras vigentes até o século XIX, eram baseadas no Costume e insuficientes para a resolução dos litígios e controvérsias que, ocasionalmente, afloravam.

Inúmeras convenções foram realizadas a fim de equacionar o problema relativo ao tráfico ilícito de drogas. Atualmente, encontra-se em vigor a Convenção da Jamaica sobre o Direito do Mar, datada de 10 de dezembro 1982, que contou com a adesão de 118 países, incluindo o Brasil, estabeleceu os direitos e deveres dos Estados Costeiros a respeito dos espaços marítimos. Especificamente, em relação ao Mar Territorial, garantiu o direito de soberania dos Estados e o direito de passagem inocente neste espaço marítimo.

A Patrulha Naval é uma atividade de caráter militar cujo propósito é fiscalizar as Águas Jurisdicionais Brasileiras e para tal, possui atribuições básicas, dentre as quais, está inclusa a colaboração com os serviços de repressão aos crimes transnacionais, onde se inclui o tráfico ilícito de drogas. O apoio da aviação de patrulha da FAB, ainda que restrito em virtude de suas aeronaves não operarem no período noturno, é de grande importância para o reforço do controle de área marítima devido a velocidade, mobilidade e sensores das aeronaves de asa fixa.

A Inspeção Naval e a Patrulha Naval são atividades distintas, principalmente a respeito de suas naturezas. Enquanto esta tem caráter militar, aquela tem cunho administrativo e emprega o poder de polícia para atuar na segurança do tráfico marítimo. A Patrulha Naval possui atribuições específicas, podendo incorporar as atividades de Inspeção Naval.

Com o intuito de aprimorar o desempenho e padronizar os procedimentos de visita, inspeção e apresamento, o setor operativo da MB tem se preocupado com a qualificação do pessoal envolvido por meio de cursos, seminários e operações com marinhas amigas, além da revisão da doutrina de Patrulha Naval à luz do Direito Internacional.

A MB contribui para o combate ao tráfico ilícito de drogas no Mar territorial por meio da Patrulha Naval em Cooperação com a Polícia Federal, obedecendo aos parâmetros estabelecidos no âmbito jurídico ou operando de modo independente.

Quando opera em conjunto com a Polícia Federal, a MB cumpre o disposto nas cláusulas do Acordo de Cooperação entre a Marinha do Brasil e o Departamento de Polícia Federal prestando o apoio de transporte aos agentes do DPF, empregando embarcações e aeronaves subordinadas aos Comandos dos Distritos Navais e da Esquadra, de acordo com a conveniência e disponibilidade, mediante prévio entendimento. Neste modo de emprego, os Grupos de Visita e Inspeção dos navios diretamente envolvidos estarão reforçados com agentes do DPF, em atendimento a algum mandado oriundo de órgão federal competente.

Esta operação conjunta se configura como a mais adequada forma de combate ao tráfico de drogas no Mar Territorial, visto que o DPF possui os aparatos técnicos e jurídicos necessários e, a MB possui os meios de locomoção adequados para contribuir para execução das tarefas de combate a este crime transnacional.

No combate ao tráfico ilícito de drogas de modo independentemente, fica implícita a necessidade de alterações nos dispositivos instrucionais para balizar as ações pertinentes referentes a identificação de substâncias entorpecentes; técnicas para encontrar substâncias e material ilícito em compartimentos; e procedimentos para evitar a descaracterização de áreas para fins periciais, a serem conduzidas pelo Grupo de Visita e Inspeção e pela Guarnição de Presa, ao se depararem com drogas ilícitas ou material suspeito em alguma embarcação inspecionada. Ato contínuo, tais dispositivos instrucionais devem também assegurar que o pessoal envolvido na inspeção tome as providências jurídicas corretas, relativas ao exercício do poder de polícia administrativa, a fim de preservar a imagem da MB e do Comandante do Navio em Patrulha.

Ainda que a proposta de qualificação apresentada no item 3.4 deste trabalho seja implementada, o esforço principal na repressão ao tráfico ilícito de drogas estará a cargo da polícia federal, uma vez que o procedimento aqui apresentado tem o propósito de assegurar o ato de polícia administrativa para a Patrulha Naval, ou seja, a embarcação e o material serão apresados devido a constatação de ato ilícito, por meio de provas incontestáveis, mediante a execução de testes preliminares, validados pela Polícia Federal, e cuja aplicação na cena de ação seja semelhante aos procedimentos realizados pela Marinha da França no caso do barco pesqueiro “SABALLA”.

O que se pretende é melhorar o desempenho da Patrulha Naval na repressão a esse crime de caráter transnacional, quando agentes da polícia federal não estiverem a bordo dos

navios da MB, sem a pretensão de assumir o papel da DPF no exercício de polícia judiciária, ainda que em “Mar Aberto”, visto que a operação conjunta com a aquela autarquia na repressão ao tráfico ilícito de drogas é o desejável, embora ocorra com muito pouca frequência.

A MB não possui uma estrutura de inteligência que possibilite a eficiência mínima desejável na atividade de investigação de crimes de tráfico ilícito de drogas bem como não possui pessoal envolvido em Patrulha Naval, tecnicamente qualificado para conduzir perícia em substâncias entorpecentes e psicotrópicas. Enquanto não houver alterações nos recursos instrucionais sobre o tema ora desenvolvido neste trabalho, haverá limitações consideráveis na repressão ao tráfico ilícito de drogas pela ação de Patrulha Naval no Mar Territorial quando agentes do DPF não estiverem embarcados em navios da MB.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição(1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.

_____. Decreto nº. 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a **Patrulha Naval e dá Outras Providências**. Brasília, 2004a Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm. Acesso em: 18 abr. 2009.

_____. Congresso Nacional. 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**. Brasília, 1999.

_____. Congresso Nacional Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004. **Altera 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**. Brasília, 2004b

_____. Decreto-Lei nº.3689, de 3 de outubro de 1941. **Código do Processo Penal**. Rio de Janeiro, 1941.

_____. Estado-Maior da Armada. **Doutrina Básica da Marinha**: EMA-305. Brasília, 2004c.

_____. **Normas de Autoridade Marítima nº 7 (NORMAM 07)**. Dispõe sobre as atividades de Inspeção Naval, 2008.

_____. Consultoria Jurídico-Adjunta da Marinha. **Manifestação nº10/2008. Assunto: Poder de Polícia. Conceito. Legislação. Doutrina e Jurisprudência. O Poder de Polícia e a Administração Naval**. Brasília, 2008.

_____. Marinha do Brasil. **Acordo de Cooperação que entre si celebram o Departamento de Polícia Federal e 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**. Brasília, 2006.

_____. Governo da República Federativa; NIGÉRIA. Governo da República Federal. **Acordo de cooperação entre o governo da república federativa do Brasil e o governo da república federal da Nigéria sobre o combate à produção ilícita, consumo e tráfico de drogas e substâncias psicotrópicas e lavagem de dinheiro**. Brasília, 2005.

SA5. A Globalização do Crime. Disponível em: <<http://www.blogs.universia.com.br/escola3bimestre4/2008/11/20/4bisa5/>>. Acesso em: 20 abr 2009.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar. Montego Bay, Jamaica, 1982.

MELLO, Celso D. Albuquerque. Curso de Direito Internacional Público. 9.ed. rev.aum. Rio de Janeiro: Renovar. 1992. v.2.

SILVA, G.E. do Nascimento; ACCIOLY, Hildebrando. Manual de direito Internacional Público. 15.ed. rev. por Paulo Borba Casella. São Paulo: Saraiva, 2002.

PELLEGRINO, C. R. **Da guerra marítima e o Direito Internacional**. Brasília: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1968.

RUSSOMANO, G. M. C. M. **O Mar e o Direito**. Porto Alegre: Sulina, 1968.

VIDIGAL, Armando A. F. et al. **Amazônia Azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

ABRAPAT. **Visão Conceptual da Aviação de Patrulha**. Disponível em <<http://abrapat.org.br/forum 1.html>. Acesso em 26 abr.2009.

ABRAPAT. **Possível Modelo de Atuação da Aviação de Patrulha da FAB** . Disponível em<<http://abrapat.org.br/forum 2.html>. Acesso em 26 abr.2009.

SILVA, Fernando Quadros da. **A Convenção da Organização das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Disponível em: <http://www 2.cjf.jus.br/ojs2/index.php/cej/article/view/358/506>. Acesso em 04 mai.2009

Dos Santos, Rafael Silva. **Patrulha Naval X Inspeção Naval**. Disponível em: www.mar.mil.br/caaml/Revista/2008/Portugues/09-Pag28.pdf .Acesso em 04 mai.2009.

Dos Santos, Rafael Silva. **Patrulha Naval: Contribuindo para a Manutenção da Soberania nas Águas de Jurisdição Brasileiras**. Disponível em <https://www.mar.mil.br/caaml/Revista/2007/.../07-Pag24.pdf> Acesso em 04 mai.2009.

VIANNA, Regina Cecere. **O Direito do Mar na Idade Média**. Disponível em: <http://www.seer.furg.br/ojs/index.php/biblos/article/viewFile/846/330>. acesso em 06 mai.2009.

GUSMÃO, Paulo Vitor Sá de. **Ações a serem desenvolvidas pela Marinha do Brasil e Polícia Federal nas Águas Jurisdicionais Brasileiras**. 2007. Monografia-Curso de Política e Estratégia Marítima, Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2007.