

RICARDO BARILLO CRUZ

**INTEROPERABILIDADE NO MAR TERRITORIAL, COM
VISTAS AO ORDENAMENTO JURÍDICO VIGENTE E AO
ATUAL APARELHAMENTO DOS ÓRGÃOS ENVOLVIDOS**

uma abordagem exploratória e propositiva

Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia -
apresentada ao Departamento de Estudos da
Escola Superior de Guerra como requisito à
obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos
de Política e Estratégia.

Orientador: Capitão de Mar e Guerra (Ref.)
Adalberto de Souza Filho

RIO DE JANEIRO
2022

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG.



RICARDO BARILLO CRUZ

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

B957 Cruz, Ricardo Barillo

Interoperabilidade no mar territorial, com vistas ao ordenamento jurídico vigente e ao atual aparelhamento dos Órgãos envolvidos: uma abordagem exploratória e propositiva / CMG Ricardo Barillo Cruz. - Rio de Janeiro: ESG, 2022.

62 f.: il.

Orientador: CMG (Ref) Adalberto de Souza Filho.

Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), 2022.

1. Segurança marítima. 2. Poder nacional - Brasil. 3. Pirataria. 4. Direito do alto-mar. 5. Interoperabilidade. Título.

CDD – 341.448

Agradeço a Deus, por guiar-me por rumos que eu não poderia conceber sozinho; e
À minha família, pelo entusiasmo e por suas renúncias em prol do melhor de mim.

AGRADECIMENTOS

Aos meus professores de toda a vida, responsáveis por minha formação moral e intelectual, por me fazerem discernir, em todos os estágios e circunstâncias, que a Educação sempre será o melhor e único caminho.

À Marinha do Brasil, por despertar em mim a nobre vocação para o mar e por ter tornado o mundo imenso que eu via em minha tenra idade um lugar pequeno, onde pude alçar meus sonhos mais genuínos.

À Escola Superior de Guerra, especialmente ao seu Corpo Permanente, pelos ensinamentos e orientações que me fizeram refletir, cada vez mais, sobre a importância de se estudar continuamente o Brasil.

Aos estagiários da Turma Bicentenário da Independência, pertencentes ao Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, pelo convívio harmonioso e fidalguia constantemente demonstrados.

Às instituições e notáveis profissionais que me possibilitaram permear este trabalho com dados essenciais, refletindo seus alinhamentos em busca de um país melhor, pelo apreço e cordialidade.

“O mar não é um obstáculo, é um caminho”

Amyr Klink
Navegador e escritor brasileiro

RESUMO

Esta monografia se propõe a analisar as transgressões próprias do ambiente marítimo, que vêm progressivamente obstruindo a consecução efetiva de segurança, postulando sobretudo pelo reaparelhamento material e humano dos órgãos afetos e clamando pela reanálise do conteúdo legal vigente. A insuficiência de embarcações diante de quão extenso litoral por parte dos órgãos que detêm o Poder de Polícia, as dificuldades intrínsecas ao meio marítimo impostas sobre as existentes, a lacuna de mentalidade marítima da Sociedade e o hermético contexto jurídico, contribuem para o estabelecimento de áreas onde o controle estatal jaz deficiente, culminando para a criação de um cenário prolífero de crimes marítimos, incluindo-se aqueles de viés transnacional. Nessa conjuntura, ainda que se disponha de um sistema de monitoramento eficiente, faz-se mister acumular a capacidade de conduzir, minimamente, ações de fiscalização *in loco* de nossas águas jurisdicionais. No atual conserto de Nações, inobstante sua evidente vocação marítima, o Brasil necessita voltar-se às potencialidades intrínsecas ao mar, como já o fazem outros Estados que historicamente têm nele a grande pedra angular que assegura o desenvolvimento do Poder Nacional. Requer, ainda, a existência de um conselho federal, e demais decorrentes, onde se delibere especialmente sobre a temática de Segurança Marítima, particular de cada localidade, detalhadamente, abrangendo áreas que estão além dos portos e suas imediações. A metodologia adotada comportou extensa pesquisa bibliográfica e documental, por meio de conteúdos publicados em artigos científicos, livros, legislação, dentre outros, acessíveis e ostensivos ao público em geral, propiciando uma abordagem exploratória e explicativa do problema apresentado.

Palavras-chave: Segurança marítima; Poder nacional – Brasil; Pirataria; Direito do alto-mar; Interoperabilidade.

ABSTRACT

This monograph is intended to analyze the violations inherent to the maritime environment, which are progressively obstructing the effective achievement of security, postulating above all for the material and human re-equipment of the related organizations and calling for a reanalysis of the current legal content. The insufficiency of vessels in view of the extensive coastline by the agencies that hold the Police Power, the intrinsic difficulties to the maritime environment imposed on the existing, the absence of maritime awareness of the Society and the hermetic legal context, contribute to the establishment of areas where state control is deficient, culminating in the creation of a prolific scenario of maritime crimes, including those with a transnational bias. At this juncture, even if an efficient monitoring system is available, it is necessary to accumulate the capacity to conduct, at least, on-site inspection actions of our jurisdictional waters. In the current scenario of Nations, despite its evident maritime vocation, Brazil needs to turn to the intrinsic potentialities of the sea, as other States historically have done and having in it the great milestone that ensures the development of National Power. It also requires the existence of a federal council, and other ensuing ones, which specially deliberate on the theme of the particular Maritime Security of each location, in details, covering areas that are beyond the ports and their surroundings. The methodology adopted involved extensive bibliographic and documentary research, through content published in scientific articles, books, legislation, among others, accessible and ostensible to the general public, providing an exploratory and explanatory approach to the problem presented.

Keywords: *Maritime Security; National power – Brazil; Piracy; Law of the sea; Interoperability.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa de “Estados Frágeis”.....	13
Figura 2 - Entorno Estratégico brasileiro.....	13
Figura 3 - Maiores investimentos dentre os países que integram a ZOPACAS.....	15
Figura 4 - Crimes transnacionais comuns do ambiente marítimo.....	18
Figura 5 - Mapa de Cabos Submarinos.....	21
Figura 6 - Carta eletrônica da Baía do Mucuripe (Fortaleza/CE).....	23
Figura 7 - Apreensão de Cocaína em Portos Nacionais.....	26
Figura 8 - Cocaína apreendida em portos estrangeiros.....	26
Figura 9 - Apreensão ao largo de Recife/PE.....	28
Figura 10 - Apreensões da Receita Federal do Brasil (2020).....	29
Figura 11 - Apreensão de embarcação no litoral do Ceará.....	30
Figura 12 - Ciclo de Atuação da Polícia Administrativa.....	36
Figura 13 - Distribuição das sedes dos Nepom.....	44
Figura 14 - Apreensão de cocaína sob gelo no litoral do Ceará.....	51

LISTA DE SIGLAS

AB - Arqueação Bruta

AJB - Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)

Conportos - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis

FNPC - Fórum Nacional contra a Pirataria e a Ilegalidade

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

ICMBio - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

IN - Inspeção Naval

INN - Ilegal, Não reportada e Não regulamentada

ISPS - Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações

LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário

MT - Mar Territorial

Nepom - Núcleo Especial de Polícia Marítima

OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

PATNAV - Patrulha Naval

PPIF - Programa de Proteção Integrada de Fronteiras

PMAm - Polícia Militar Ambiental

PREPS - Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite

RFB - Receita Federal do Brasil

SisGAAz - Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

SISGEMB - Sistema de Gerenciamento de Embarcações

SISNAMA - Sistema Nacional de Meio Ambiente

Solas - Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar

UNODC - Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (sigla em inglês)

V.I.G.I.A. - Vigilância, Integração, Governança, Interoperabilidade e Autonomia

ZOPACAS - Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
2	EXAME PRELIMINAR DA SEGURANÇA MARÍTIMA NACIONAL.....	12
3	CRIMES PRÓPRIOS DO AMBIENTE MARÍTIMO.....	18
3.1	Pesca ilegal, não reportada e não regulamentada.....	18
3.2	Terrorismo Marítimo.....	20
3.3	Pirataria e Roubo Marítimo.....	22
3.4	Narcotráfico.....	24
3.5	Contrabando e Descaminho.....	28
3.6	Proliferação de Armas.....	30
3.7	Acidentes e Fatos da Navegação.....	31
3.8	Crimes Ambientais.....	32
4	ORDENAMENTO JURÍDICO E FISCALIZAÇÃO.....	36
4.1	A dicotomia <i>safety</i> x <i>security</i> da Segurança Marítima.....	37
4.2	Segurança na Área do Porto Organizado.....	40
4.3	Abordagem legal sucinta sobre o Terrorismo Marítimo.....	40
4.4	Fiscalização com vistas ao Meio Ambiente.....	42
5	APARELHAMENTO DOS ÓRGÃOS AFETOS À SEGURANÇA MARÍTIMA..	44
5.1	O Nepom e a Conportos.....	44
5.2	Órgãos Ambientais e Outros Atores.....	47
6	PROGRAMA DE PROTEÇÃO INTEGRADA DE FRONTEIRAS.....	49
7	CONCLUSÃO.....	52
	REFERÊNCIAS.....	57

1 INTRODUÇÃO

A História evidencia que o mar sempre esteve relacionado ao desenvolvimento e foi, frequentemente, motivo de ambições externas, das quais faz-se emergir uma percepção de insegurança. Till (2018, tradução nossa) acentua tal aceção ao afirmar que “ser marítimo traz vulnerabilidades, bem como oportunidades”.

Corroborando Beirão (2020), que narrou que “os oceanos sempre foram um dos maiores recursos naturais da humanidade”, há de se presumir que conter as vulnerabilidades retromencionadas emprestará ao Estado maior habilidade em desfrutar de todas as possibilidades que o mar detém.

Todavia, não se referindo exclusivamente ao Brasil, a inépcia de se controlar *in loco* todos os espaços marítimos, com ênfase ao próprio Mar Territorial¹ (MT), seja em face das dotações materiais inadequadas ou insuficientes, atinentes aos órgãos públicos diretamente ligados à Segurança Marítima, ou em razão do aspecto estrutural, social e político defasado do Estado, que acabam por exprimir um embasamento legal inócuo, ambos contribuem para o estabelecimento de áreas onde a efetiva supervisão desse espaço é improfícua, criando um cenário propício à quase livre condução de diversos crimes como contrabando, descaminho, tráfico de drogas, proliferação de armas, pesca ilegal, não reportada e não regulamentada (INN), poluição ambiental e roubo armado.

Do exposto, surge o motivo deste trabalho onde o problema de pesquisa é o seguinte: “Em que medida as instituições afetas à promoção da proteção marítima vêm cumprindo suas respectivas destinações constitucionais?”.

Por meio de uma análise exploratória e sob amparo dos conceitos epistemológicos de Segurança e Defesa, com especial atenção à preservação da Soberania Nacional e à consecução do Desenvolvimento Nacional através da Economia Azul, este trabalho busca contextualizar a realidade concreta das Águas Jurisdicionais Brasileiras² (AJB), particularmente no MT onde se desenvolve com

1 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. (BRASIL, 1993, Art. 1º)

2 Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e

maior nitidez o Poder de Polícia dos órgãos governamentais, identificando a ineficiência do ordenamento jurídico contemporâneo e a insuficiência quanto ao aparelhamento estatal diante da extensa dimensão litorânea do país.

Para esse intuito, foi conduzida extensa pesquisa bibliográfica e documental, utilizando-se o método de raciocínio indutivo e técnicas indiretas junto à conteúdos publicados em artigos científicos, livros, legislação, dentre outros, acessíveis ao público em geral. Outrossim, foram analisados documentos internos, porém ostensivos, de órgãos públicos, de modo a possibilitar a análise das responsabilidades afetas a cada ente, além de dados alusivos às respectivas dotações de material. Tais dados coletados são suficientes para a abordagem exploratória e explicativa do problema apresentado, de modo que suas interpretação e avaliação possibilitarão a conclusão acerca das possíveis ações que visam a mitigar as ameaças que assolam o ambiente marítimo.

Nesse contexto, iniciou-se o primeiro capítulo abordando de forma sucinta a dupla face do vocábulo “segurança” em nosso ordenamento legal, ambas muitas vezes desconhecidas por parte da Sociedade, enfatizando o avanço dos crimes transnacionais perpetrados no espaço marítimo e que demandam ações para a sua devida contenção, por parte do Brasil assim como de outros Estados, principalmente por intermédio de investimentos na área de Defesa.

O segundo capítulo delineará as naturezas de crimes marítimos, evidenciando e apresentando dados inerentes a cada uma, como direção para posicionar a abordagem que se seguirá no terceiro capítulo, concernente ao conteúdo legal específico. Cada vertente é, assim, apresentada visando à consecução de uma visão analítica das vertentes que integram a pluralidade intrínseca ao Poder de Polícia de cada órgão.

Analisados os princípios teóricos, o quarto capítulo denotará que a insuficiência de embarcações que visem à proteção do MT tem o potencial de erradicar por completo a missão legalmente prevista. Ademais, notificará que a recente migração do Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepom) para a

não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer. (BRASIL, 2021a)

subordinação técnica, normativa e doutrinária da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), adstringiu a responsabilidade legal da primeira, constituída da atribuição de Polícia Marítima.

O quinto capítulo se propõe a apresentar o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras, o qual muito embora tenha sido desenhado para uma atuação em todo o território nacional, foi aplicado, tão somente, na faixa de fronteira terrestre, contudo já havendo sinalização de que seu escopo legal passará a abranger a fronteira marítima por meio do Programa Talha Mar.

A último capítulo do presente trabalho se destinará a trazer à baila uma síntese conclusiva do exposto nos capítulos anteriores, propondo objetivos e ações que sustentem o aprimoramento de concepções político-estratégicas, que permitirão, dentro da perspectiva abordada, evidenciar a necessária implementação de intensa agenda de interoperabilidade, em amplo aspecto, somada à necessária revisão legal e ao compulsório aprestamento dos órgãos envolvidos com a temática de Segurança Marítima, de modo a contribuir para o Desenvolvimento do país.

2 EXAME PRELIMINAR DA SEGURANÇA MARÍTIMA NACIONAL

As discussões em torno do conceito de “segurança” são antigas e a contextualização da evolução de seu significado já foi abordada em diversas publicações e trabalhos acadêmicos. Com raízes remotas e outrora mais atrelada à expressão militar, nesta atuando como sendo o Poder garantidor da soberania do Estado, após o período da guerra fria passou a demandar uma necessária redefinição e redimensionamento, a fim de pôr termo à essência “subdesenvolvida”, conforme observado por Buzan (1983), abrindo espaço para uma visualização mais ampla, em que passa a considerar outros domínios como a Economia e a Política, conjuntamente à própria Soberania. Tal assertiva é também reconhecida por Piedade (2018, p. 14), que descreve que “o fim da Guerra Fria estimulou o debate e a remodelação da agenda de segurança, retirando o foco da ameaça militar, alargando o seu conceito a outros setores e outros níveis de análise”.

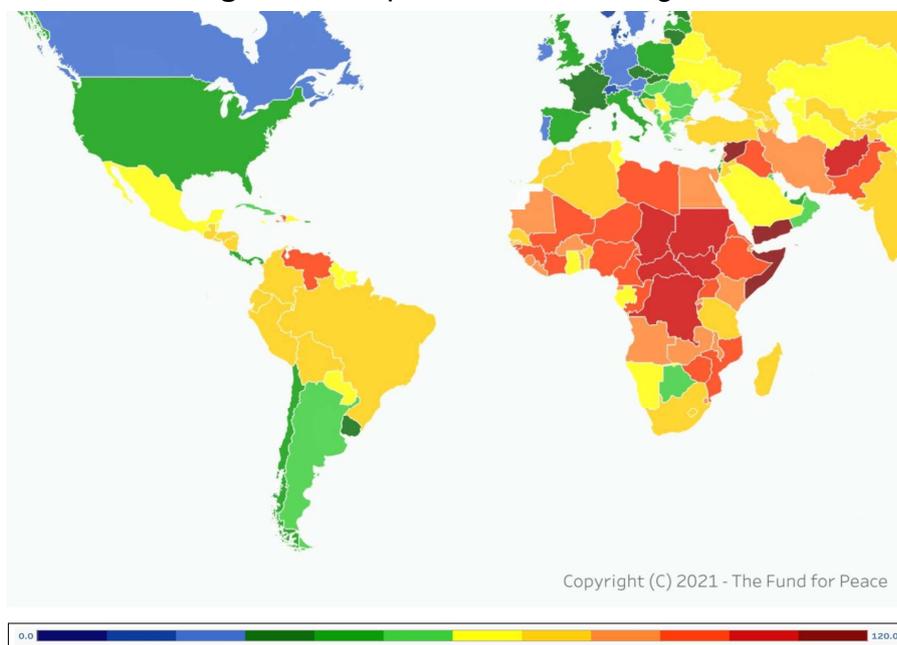
A necessidade por segurança antecede a gênese do próprio Estado. Atualmente, com a dilatação de seu conceito abarcando novas dimensões, percebe-se a necessidade de uma Defesa mais plural, com capacidades que sejam suficientes para erradicar os efeitos do transbordo dos crimes oriundos de outras regiões, temor esse que tem posto o mundo em alerta, substancialmente em face da ineficiência de Estados ditos mais frágeis, cuja conceituação foi bem retratada por Kissinger (2014, p. 252):

Em várias partes do mundo temos testemunhado, desde o fim da Guerra Fria, o fenômeno dos “Estados falidos”, ou “áreas não governadas”, ou de Estados que mal merecem este nome, não detendo nenhum tipo de monopólio do uso da força ou alguma autoridade central efetiva.

No tocante a esses Estados nominados frágeis, assim considerados em razão de suas vulnerabilidades políticas, econômicas, dentre outras, e que por conseguinte experimentam uma falência estrutural, social e política, faz-se mister apresentar o índice proposto pela ONG “*The Fund for Peace*”³ (Fundo para a Paz, tradução nossa), diante do qual se pode constatar a localização sensível do Brasil.

³ Organização Não Governamental estadunidense fundada em 1957, sem fins lucrativos, voltada ao desenvolvimento de ferramentas e abordagens que visam à prevenção de conflitos.

Figura 1 - Mapa de “Estados Frágeis”



Fonte: THE FUND FOR PEACE (2022)⁴

O entorno estratégico brasileiro é apresentado como o espaço atualmente priorizado pelo Estado, em termos geopolíticos, sendo constituído pela “América do Sul, Atlântico Sul, Costa Ocidental da África e Antártica.”. (BRASIL, 2020c, p. 27)

Figura 2 - Entorno Estratégico brasileiro



Fonte: BRASIL, 2020a, p.18

⁴ O Fund for Peace atua há mais de 60 anos criando ferramentas que visam à reduzir conflitos.

Focando especificamente o Atlântico Sul, que abrange o cerne deste trabalho, avulta sublinhar a abordagem holística de Feldt (2013) a respeito da “mudança de natureza dos oceanos ao longo do tempo, evoluindo de um espaço onde a liberdade era a regra, para um espaço agora compartilhado, de domínio comum, vasto porém frágil e que demanda por gerenciamento e proteção globais.”. Concernente a essas duas última incumbências, a existência de lacunas de Poder efetivo por parte de um Estado costeiro culmina em um ambiente anárquico e, por conseguinte, propenso à prática de inúmeros crimes. Corroborando esta análise, Urbina (2021) enfatizou em sua recente obra que “apesar de toda a beleza estonteante, o oceano é também um lugar distópico, lar de práticas tenebrosas e desumanas.”.

Por conta do recrudescimento contemporâneo da “realidade inevitável do ‘Perigoso Mundo Novo’ ” (BROWN, 2003, tradução nossa), o conceito acerca de Segurança Marítima tem sido recorrentemente discutido, consubstanciando-se, como destaca Bueger (2015, tradução nossa), “uma das últimas palavras de ordem das Relações Internacionais”. Diante da imensa complexidade em se resguardar um universo tão extenso, compreende-se que tal tarefa, tal qual apontou Kissinger (2014) ao observar a ordem mundial, “não pode ser obtida por qualquer país que aja sozinho”.

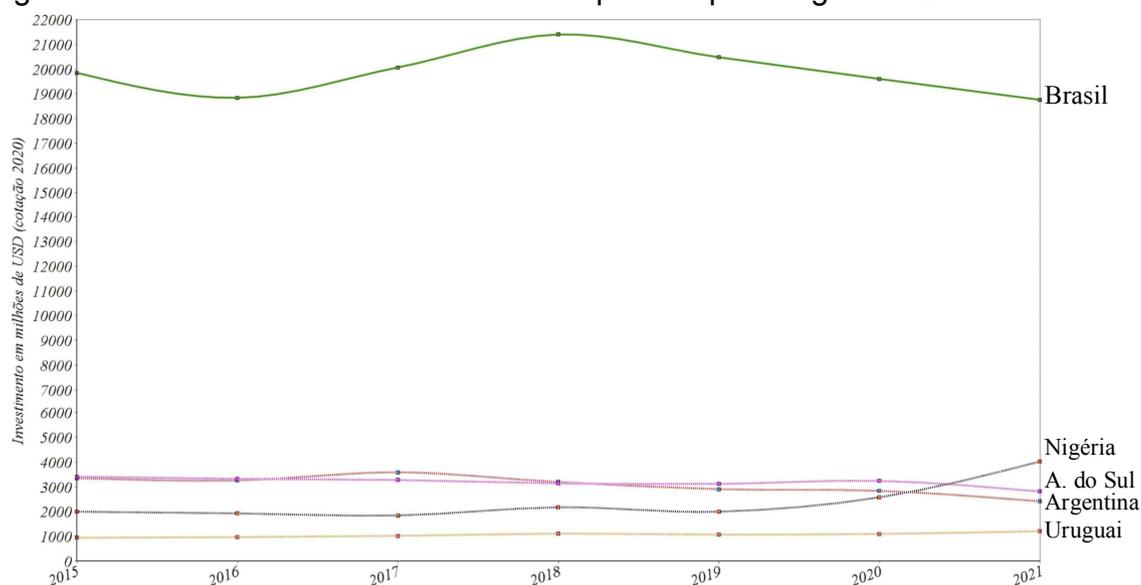
Como amostra, conferindo o palco de disputas que se exterioriza no Golfo de Aden, não obstante os interesses geoestratégicos ambíguos de China e Índia nesse cenário, Feldt (2013) destacou um exemplo possível de atuação conjunta desses e mais o Japão, frisando que ali se evitou uma duplicidade de esforços, muito embora esses tenham sido essencialmente cooperativos⁵ e não colaborativos, no que se refere ao emprego das capacidades materiais de cada Estado.

De forma diversa, no que se refere ao Atlântico Sul, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), fórum de diálogo e cooperação integrado pelas Nações litorâneas dessa porção do Oceano, estabelecida em 1986 diante de um mundo ainda bipolar, com o propósito de promover a cooperação regional, manutenção da paz e da segurança, tem sido mais uma ferramenta dissuasória do Brasil, em termos de demonstração de seu *softpower*, do que para a finalidade

⁵ Em nossa definição, a Segurança Cooperativa é a associação preventiva de Estados nacionais para proteger a segurança comum, por meio da transparência, do fortalecimento de instituições internacionais e da confiança mútua. (BRASIL, 2016c, p. 249)

estratégica para a qual foi constituída. Nessa conjuntura, pode-se inferir que acordos celebrados entre o Brasil e outros Estados costeiros que compõem o nosso entorno estratégico, que visem a empreender, dentre outras finalidades, ações coletivas determinadas ao enfrentamento de delitos transnacionais, via de regra, obterão êxitos pouco expressivos, tendo em vista os diferentes anseios geopolíticos e, também, que tais Estados possuem modesta expressão militar, além de reduzidos investimentos em Defesa, comparados ao Brasil, conforme demonstrado a seguir.

Figura 3 - Maiores investimentos dentre os países que integram a ZOPACAS



Fonte: Compilação do autor⁶, 2022

Observa-se que os investimentos do Brasil em Defesa, deveras significativos na alçada regional, trazem a clara evidência de disparidade em seu favor, sobressaindo-se o diminuto envolvimento de seus vizinhos. Assim, por exercer irrefutável protagonismo no âmbito do Atlântico Sul, depreende-se ser essencial ao Estado brasileiro desenvolver e aprimorar sua expressão militar continuamente, conduzindo sua projeção geopolítica de forma mais independente, valendo-se de acordos bilaterais celebrados de forma pontual e conforme interesses específicos. Cumpre, porém, avultar que não se propõe romper com a existência da ZOPACAS, pois muito embora os esporádicos êxitos tenham concorrido regularmente para

6 Confeção a partir de dados coletados em: <https://milex.sipri.org/sipri>. Acesso em: 19 out. 2022.

apenas deslocar o foco dos delitos para outras regiões, nos moldes de um “efeito balão⁷”, culminando com sua nova exogênese em outras localidades consideradas circunstancialmente mais propícias, sua existência ao menos simboliza a convergência de princípios legais dos Estados, servindo-se para o estabelecimento de uma zona de contenção expressa para aqueles que almejem explorar economicamente as águas onde não possuam jurisdição.

A Defesa do Estado brasileiro demanda contínua prudência. Sucedendo o conceito de segurança clássica, a dimensão intitulada de Segurança Marítima alude presentemente uma conotação dual, sendo primordial realçar a distinção conceitual abordada por Piedade (2018):

As discussões em torno da definição de segurança marítima seguem duas abordagens distintas: uma focada nas ameaças presentes em ambiente marítimo – nomeadamente na disputa de fronteiras marítimas, no terrorismo marítimo, na pirataria e assaltos à mão armada, no tráfico de narcóticos, pessoas e bens ilegais, na proliferação de armas, na pesca ilegal, nos crimes ambientais, nos acidentes marítimos, definindo a segurança marítima como a ausência dessas ameaças; outra, definindo a segurança marítima como a manutenção da “boa ordem no mar.”.

A peculiaridade trazida também encontra-se esboçada no Plano Estratégico da Marinha 2040 (PEM 2040), que descreve que “na função de Defesa desempenhada pelo Poder Marítimo estão presentes, além da defesa naval clássica contra ameaças⁸ estatais, as vertentes *safety* e *security* de segurança marítima.” (BRASIL, 2020a, p.19).

Ressalta-se que, em que pese o Brasil ter nascido por meio do mar, a módica mentalidade marítima de nossa Sociedade mantém-na aquém do conhecimento das características basilares de cada vertente acima nominada, o que faz com que muitas vezes as cobranças, a respeito de determinados fatos que se refiram ao mar, incidam sobre órgãos não diretamente responsáveis por essas.

7 Mora (2011) apresentou o “*Balloon effect*” relacionado ao tráfico de drogas, onde o combate e redução em uma região acarretava no aumento da produção em outra. Tal percepção abarca também outros tipos de crimes transnacionais.

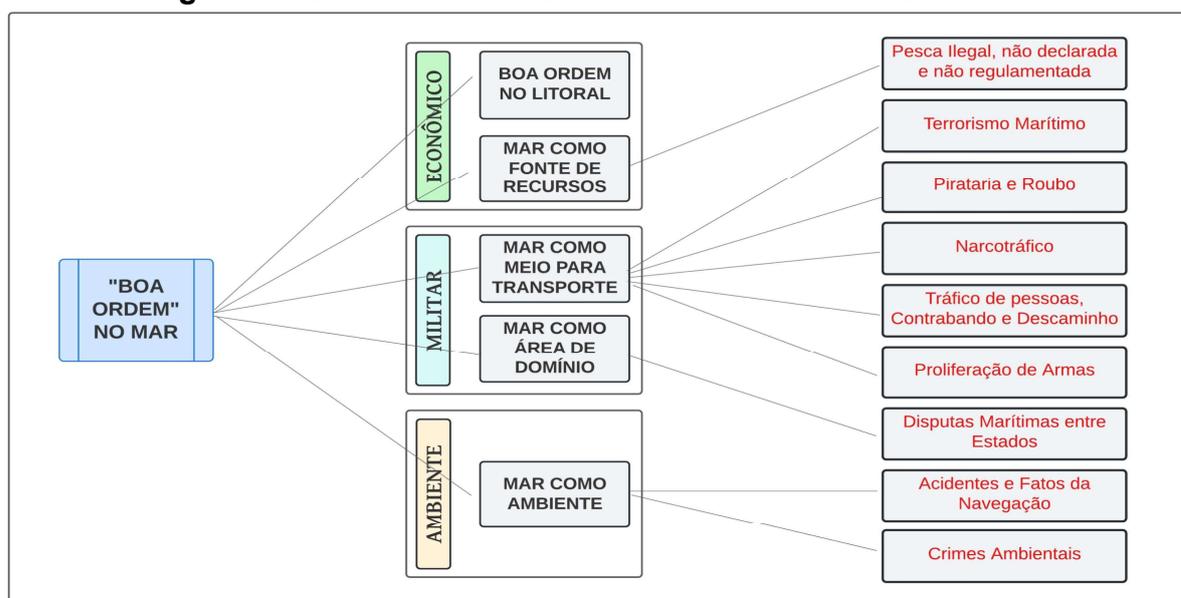
8 É qualquer conjunção de atores, entidades ou forças com intenção e capacidade de, explorando deficiências e vulnerabilidades, realizar ação hostil contra o país e seus interesses nacionais, com possibilidades de causar danos ou comprometer a sociedade nacional (a população e seus valores materiais e culturais) e seu patrimônio (território, instalações, áreas sob jurisdição nacional e o conjunto das informações de seu interesse). (BRASIL, 2016c, p. 27)

De forma resumida, compreende-se que o termo *safety* está voltado para o viés alusivo à “segurança para navegar” e, neste segmento, enfatiza a **prevenção** de acidentes ou incidentes de navegação. Concernente ao viés *security*, este induz ao emprego de força coercitiva contra atos ilícitos diversos no ambiente. Neste caso, guarda-se um sentido de **proteção**. As considerações acerca dos aspectos legais que envolvem os conceitos retromencionados serão abordados em capítulo próprio.

3 CRIMES PRÓPRIOS DO AMBIENTE MARÍTIMO

Till (2018) observou que a “Boa Ordem no Mar” demanda “a necessidade de manter as ameaças fora das águas domésticas dos Estados e de defender uma fronteira marítima contra todos os tipos de intrusos malignos”. Nesse sentido, há de se consentir que contrapor-se aos crimes transnacionais próprios do ambiente marítimo do mundo contemporâneo contribuirá sobremaneira para a consecução do desenvolvimento nacional. A figura a seguir propõe-se a discriminá-los:

Figura 4 - Crimes transnacionais comuns do ambiente marítimo



Fonte: Autoria própria, com dados de Piedade (2018).

Das transgressões supramencionadas, serão a seguir desdobradas as que se inserem preponderantemente no interior do MT brasileiro, sendo digno de nota o fato de que a repressão a um tipo específico normalmente impacta outras correlatas.

3.1 Pesca ilegal, não reportada e não regulamentada

É considerada pela UN FAO (Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação, tradução nossa) como “uma das maiores ameaças à

sustentabilidade dos recursos pesqueiros em escala global”⁹. No caso do Brasil, convém inicialmente frisar que toda atividade de pesca, ainda que seja a de caráter esportivo e mesmo que não se utilize de embarcação, deve ser licenciada por parte da Secretaria de Aquicultura e Pesca, pertencente ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

No intuito de dar diferenciação entre os termos presentes neste subtítulo, entende-se por Pesca ilegal (somente esta responsável por um prejuízo anual global de cerca de 23 bilhões de dólares¹⁰) o ato de conduzir a captura de recursos vivos sem a devida permissão ou em desacordo com a previsão legal. No que tange à tal autorização, a legislação define que:

O exercício da atividade pesqueira somente poderá ser realizado mediante prévio ato autorizativo emitido pela autoridade competente, asseguradas:

- I – a proteção dos ecossistemas e a manutenção do equilíbrio ecológico, observados os princípios de preservação da biodiversidade e o uso sustentável dos recursos naturais;
- II – a busca de mecanismos para a garantia da proteção e da segurança do trabalhador e das populações com saberes tradicionais;
- III – a busca da segurança alimentar e a sanidade dos alimentos produzidos. (BRASIL, 2009, Art. 5º)

A Pesca não reportada, por seu turno, refere-se ao produto da atividade de pesca que não for declarado, ou que assim o seja mas realizado erroneamente, de modo a burlar o ordenamento legal vigente. Por fim, a Pesca não regulamentada se refere às capturas conduzidas por embarcações sem nacionalidade ou que não possuam vínculos com o responsável competente sobre determinada área. Inclui-se nesta, ainda, a pesca que vise à população de peixes que, embora não possuam medidas de conservação e gerenciamento vigentes, sua captura agressiva compromete a conservação desses recursos vivos.

Uma vez aclarados os conceitos, é também imprescindível evidenciar que a prática das atividades intrínsecas à Pesca INN encontra-se tipificada como “crime ambiental” e, portanto, suas sanções estão delineadas na Lei de Crimes Ambientais. Adicionalmente, a ação delituosa traz em conjunto outras transgressões relacionadas às leis trabalhistas, evasão fiscal, violações aos Direitos Humanos e a

9 Disponível em: <https://www.fao.org/iuu-fishing/en>. Acesso em: 19 out. 2022.

10 Disponível em: <https://news.un.org/en/audio/2017/05/628392>. Acesso em: 19 out. 2022.

exploração insustentável de ecossistemas marinhos.

No que tange à pesca profissional, embora os olhares acerca da Pesca INN estejam mais voltados às embarcações de maior porte, que arvoram bandeiras de conveniência e se utilizam de um arcabouço internacional confuso no tocante à regulamentação, a prática delituosa é também cometida por aquelas de porte reduzido, nacionais, inclusive artesanais, e que agem praticamente libertas de qualquer fiscalização ambiental.

Como forma de possibilitar o controle de atividade pesqueira nas AJB, o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), é um sistema de participação obrigatória a todas as embarcações de pesca com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior a 50 ou com comprimento total igual ou superior a 15 metros, incluindo-se nesse rol aquelas de pesquisa pesqueira. Percebe-se, portanto, que embarcações de menor porte não são monitoradas.

O PREPS integrará o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que foi “projetado para ser o principal sistema de comando e controle da Marinha” (BRASIL, 2020c, p. 49) e conta com a participação de outras agências e órgãos governamentais. Sua implantação, porém, não significa prescindir de meios materiais para a realização de policiamento “*in loco*” das AJB por parte dos órgãos competentes, atuando sozinhos ou por meio de operações interagências.

A pesca INN também é largamente utilizada pelo crime organizado. Por um lado, a utilizam para empreender a lavagem de dinheiro do narcotráfico através da criação de empresas de fachada que recebem o dinheiro do crime como se ele tivesse sido auferido por meio de vendas ou prestação de serviços. Por outro, utilizam peixes de maiores tamanhos, não importando o seu valor comercial, como meios para ocultar o transporte de objetos ou drogas em seu interior.

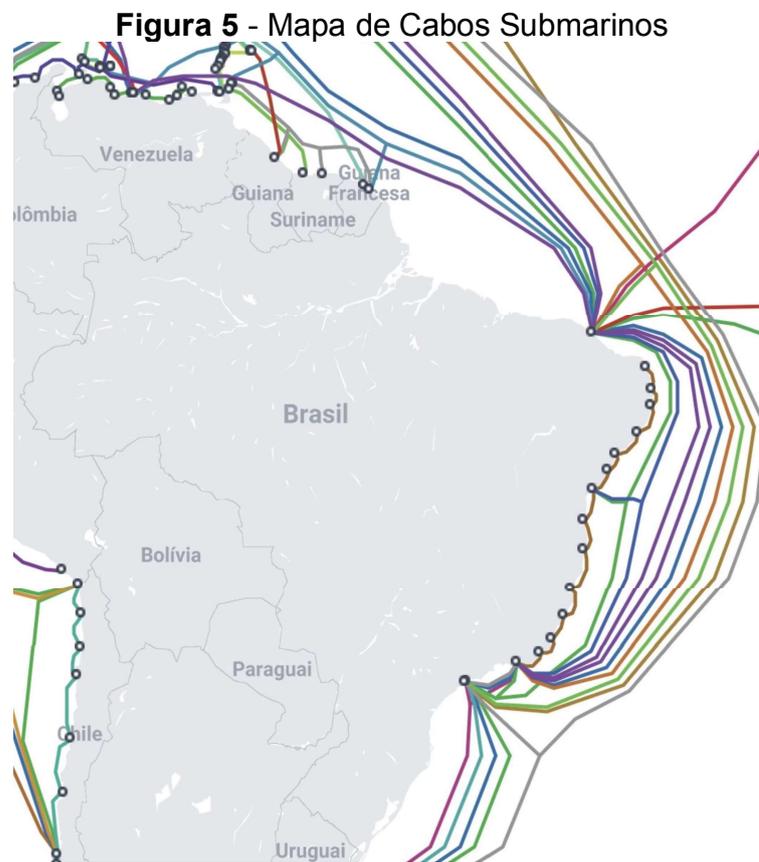
3.2 Terrorismo Marítimo

Costa (2019, p. 23) traduz o seguinte conceito alusivo à Guerra Híbrida:

É um conflito no qual todos os agressores exploram todos os modos de guerra, simultaneamente, empregando armas convencionais avançadas, táticas irregulares, tecnologias agressivas, terrorismo e criminalidade, visando desestabilizar a ordem vigente em um Estado Nacional.

No que tange ao Terrorismo Marítimo, suscita-se a existência de possibilidade real de que algum agressor conduza danos sobre ativos estratégicos nacionais, deliberadamente ou não, com intuito fundamentalmente político, principalmente em resultado da conjuntura atualmente polarizada, que por sua vez não possui indícios relevantes de que vá findar em curto prazo.

Nesse sentido, ainda que a probabilidade seja prognosticada como pequena, analisemos o ponto de entrada/saída de todos os cabos submarinos que chegam/saem do país, localizado em Fortaleza/CE, na Praia do Futuro:



Fonte: TELEGEOGRAPHY¹¹, 2022.

Ações que tencionem acarretar grandes danos econômicos e/ou uma razoável turbulência política poderão ser incorridos por um único indivíduo, munido de um simples bote pneumático, adquirido com facilidade no comércio local. Nesse contexto, caso aquele queira impetrar suas intenções em terra, poderá fazê-lo sem

¹¹ Empresa de pesquisa e consultoria de telecomunicações que analisa dados de conectividade.

maiores problemas, julgando pela inexistência de barreiras físicas junto às instalações para onde se encaminha cada conjunto específico de cabos.

As consequências de atos de Terrorismo Marítimo tendem a ser desastrosas e demandam tempo razoável para a recuperação. Uma ação contra plataformas de extração de petróleo pode acarretar grandes danos ambientais, não se devendo ignorar o ocorrido em 2019 referente ao vazamento de óleo em que mais de 5 mil toneladas de resíduos oleosos foram retirados de nossas praias, afetando todos os Estados entre o Rio de Janeiro e o Maranhão¹². Como a legislação ambiental atribui ao poluidor a responsabilidade de imediata tomada de ações, não se pode esperar que tal atitude de fato ocorra caso seja empreendida por meio de um ato terrorista.

O que se almeja sublinhar, com efeito, é que este tipo de crime transnacional normalmente é visualizado como uma probabilidade real apenas em locais distantes. Todavia, no interior do nosso MT, afastando-se dos locais onde o Poder está efetivamente presente, o Terrorismo Marítimo sobre navios, plataformas ou portos, munido de seu *status* assimétrico, dificilmente poderia ser contido, a menos que uma perfeita cooperação entre órgãos de inteligência ocorra.

Óbvio que não se pressupõe aqui que os órgãos de segurança sejam onipresentes em nosso extenso litoral, mas estamos mais próximos do outro extremo dessa régua, atuando de forma limitada. Assim, considerando-se uma vez mais o Brasil como protagonista no Atlântico Sul e as suas pretensões de tornar-se um *global player* no futuro, é por demais óbvia a necessidade de antepor-se aos possíveis anseios externos sobre suas riquezas.

3.3 Pirataria e Roubo Marítimo

A pirataria, em seu conceito legal, foge ao escopo de abrangência deste trabalho, haja vista constituir-se de um “crime praticado contra um navio ou uma aeronave **em Alto-Mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado** (BRASIL, 2016c, p. 205, grifo nosso). No caso de crimes perpetrados no MT, assim como nas Águas Interiores, esses estão sujeitos ao direito penal do Estado costeiro sendo classificada pela Organização Marítima Internacional como Assalto à

¹² Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/um-derramamento-de-oleo-e-os-desafios-para-protecao-da-amazonia-azul>. Acesso em: 19 out. 2022.

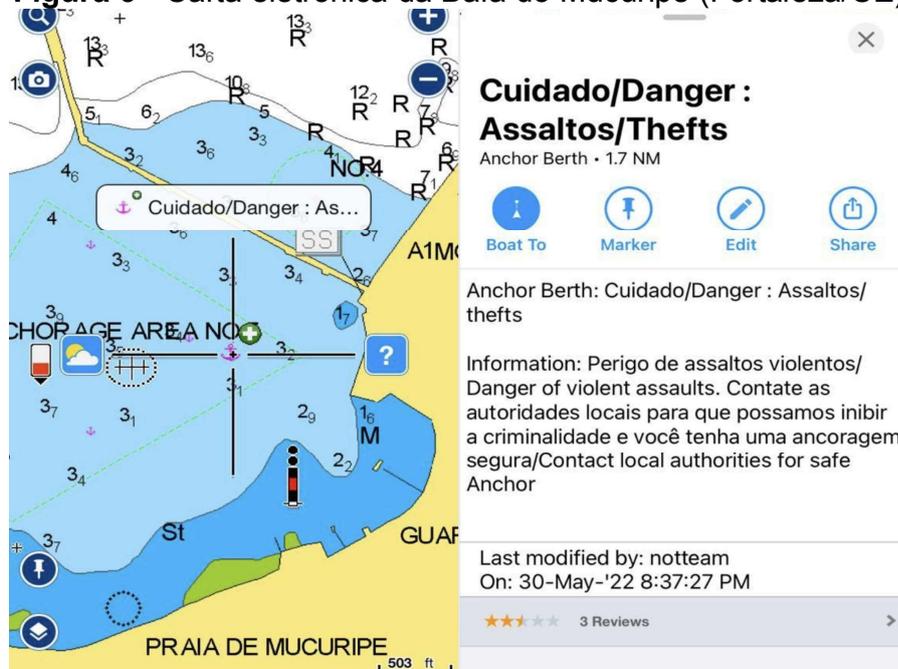
Mão Armada Contra Navios. Para a IMO (2014, tradução nossa):

Roubo à Mão Armada contra Navios” é qualificado por quaisquer dos seguintes atos: 1. Qualquer ato ilegal de violência ou detenção, depredação ou ameaça além dos atos de pirataria, cometidos para fins pessoais e direcionados à navios ou pessoas ou propriedades a bordo, como um navio em águas do Estado, águas arquipelágicas e mar territorial e; 2. Quaisquer atos de facilitação ou incitação dos atos ilegais referidos acima.

A situação de roubos armados no interior do MT é viral, havendo casos episódicos de sérias agressões, assim como tortura e até morte. A despeito de tal delito configurar-se como um crime contra o indivíduo ou, no caso específico, também contra o seu patrimônio (sua embarcação), as estatísticas sobre esta tipificação delituosa são parcas, não sendo abordadas claramente nem mesmo no último Anuário Brasileiro de Segurança Pública¹³.

Nos últimos anos, como exemplo, as várias ocorrências de roubo marítimo emprestaram ao litoral de Fortaleza/CE o *status* de área a ser evitada.

Figura 6 - Carta eletrônica da Baía do Mucuripe (Fortaleza/CE)



Fonte: Acesso¹⁴ realizado por usuário cadastrado no aplicativo *Navionics*.

13 Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/anuario-brasileiro-seguranca-publica>. Acesso em: 19 out. 2022.

14 É necessário cadastro para ter acesso à ferramenta, disponível em <https://www.navionics.com/usa/>.

Evidentemente, quando da realização de seus planejamentos, muitos velejadores, após visualizarem as cartas eletrônicas de seus aplicativos de navegação ou após receberem a informação disseminada por outros navegantes, decidirão demandar outros pontos considerados mais seguros, o que impacta frontalmente o turismo náutico da localidade.

Para se ter uma vaga ideia dos números alusivos aos roubos armados a veleiros e outras embarcações mais sofisticadas, uma simples pesquisa desse tipo de crime na internet apresentará as várias denúncias de atuação de malfeitores que veem nas mesmas, além das quantias financeiras de seus donos, mantidas para o custeio logístico das singraduras, uma vasta equipagem que poderá ser suprimida e posteriormente vendida no mercado paralelo.

É bastante confusa a percepção, por parte da Sociedade, sobre quem tem o papel de reprimir tais crimes. Por ocorrerem no mar, é quase automática a atribuição da responsabilidade exclusiva à Marinha do Brasil.

3.4 Narcotráfico

Dentro do entorno estratégico brasileiro, Colômbia, Peru e Bolívia ocupam, nesta ordem, segundo o *World Drug Report 2022*¹⁵ (Relatório Mundial sobre Drogas e Crime 2022, tradução nossa), expedido pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC, sigla em inglês), as três primeiras posições dentre os países que mais produzem cocaína no mundo. Outrossim, segundo o mesmo documento, Paraguai, Brasil e Colômbia figuram como os maiores fornecedores sulamericanos de maconha, sendo que grande parte da produção de nossos vizinhos se justifica pela considerável demanda existente no Brasil. Assim, ladeado de países recordistas em produção de drogas ilícitas, o Brasil aparece como o segundo maior consumidor global de cocaína e, muito embora não figure entre os maiores consumidores de maconha, em termos percentuais de sua população, não se deve desconsiderar o consumo em termos absolutos por parte de sua grande população.

Atendo-se aos imensos mercados consumidores globais, importa advertir

15 Disponível em: https://www.unodc.org/res/wdr2022/MS/WDR22_Booklet_2.pdf. Acesso em: 19 out. 2022

sobre a maneira na qual um volume tão expressivo de drogas adentra os Estados no intuito de suprir suas respectivas demandas. O modal aéreo, como se pode presumir, não é capaz de suportar quantidades consideráveis e, também, os aeroportos se revestem de uma razoável barreira de avanço do material ilícito em direção ao espaço interno. O viés terrestre, por sua parte, é capaz de cumprir esse papel, contudo depende da condição geográfica e da superação das barreiras rodoviárias. Quanto ao meio marítimo, além de possibilitar um transporte volumoso, este permite alcançar localidades deveras apartadas, como a Europa e a África.

Para melhor compreensão da alta demanda nacional, consideremos um indivíduo que faça uso de um grama de cocaína por dia, o que equivale a um consumo mensal de 30 gramas. No Brasil, de acordo com a Fiocruz¹⁶, o número de pessoas entre 12 a 65 anos que consumiram cocaína, em 2015, nos 30 dias que antecederam tal pesquisa, foi de 1,34 milhão. Desta forma, calculava-se uma significativa demanda interna mensal superior à 40 toneladas, volume esse que manifesta tendência de agravamento corroborado pelo Relatório Mundial sobre Drogas de 2021 da UNODC, que apresentou uma projeção de que até 2030 o número total de usuários cresça 11% no mundo.

No que concerne ao modal marítimo, de acordo com o relatório de 2019 emitido pelo Fórum Internacional de Transportes, pertencente à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), organização intergovernamental que congrega 63 países membros, o comércio global de mercadorias pelo mar crescerá a uma taxa anual de 3,6%, o que levará a quase triplicar tal volume até 2050, passando então os navios a responderem por mais de 75% do transporte global de carga. No caso do Brasil, atualmente, este modal é responsável por 95% do comércio exterior (BEIRÃO, 2020, p. 10).

É sensato constatar que por onde circula o comércio legal também irá transcorrer o ilegal. Nesse sentido, há uma enorme propensão de que o setor marítimo, em decorrência de seu afirmado crescimento, é quem atenderá ao aumento do consumo interno de drogas, o que hodiernamente já é sentido. A figura a seguir denota a evolução no histórico de apreensões nos portos entre 2015 e 2019, sendo também possível atestar que os Porto de Natal (RN) e do Pecém (CE),

¹⁶ Dados conforme o III Levantamento Nacional sobre o Uso de Drogas pela População Brasileira (2017), disponível em: <https://www.arca.fiocruz.br/handle/icict/34614>. Acesso em: 19 out. 2022.

que sequer possuíam registros antes de 2019, ratificam que o país vem sendo empregado como um corredor para envio de materiais ilícitos para outros Estados.

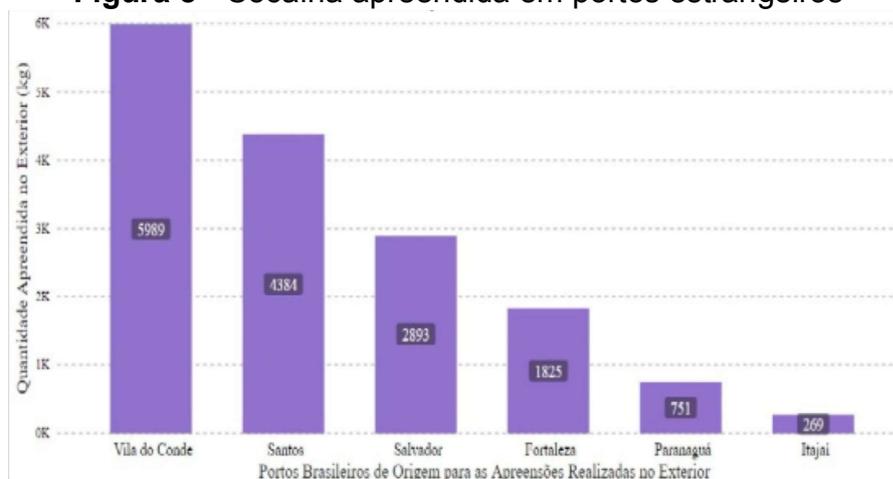
Figura 7 - Apreensão de Cocaína em Portos Nacionais



Fonte: Dados coletados pelo autor¹⁷

Em outubro de 2021, a Polícia Federal realizou, até então, a maior apreensão de cocaína de nossa história, em que 5 toneladas foram encontradas em contêineres no Porto do Rio de Janeiro. Como já dito, não obstante o êxito, o volume traduz-se bem inferior ao montante que adentra o Território para suprir a demanda interna. Na figura a seguir, o Porto de Fortaleza surge, no 1º quadrimestre de 2020, como o quarto porto brasileiro de origem da cocaína apreendida no exterior:

Figura 8 - Cocaína apreendida em portos estrangeiros



Fonte: Dados coletados pelo autor¹⁷

¹⁷ Dados oriundos de apresentação realizada por integrante da comitiva do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, em visita ao Porto do Pecém/CE.

Já certificada a preponderância do modal marítimo, não se pode furta de que o narcotráfico esteja ocorrendo apenas internamente aos portos nacionais. A década de 1990 ficou marcada pelo início de emprego de narcosubmarinos, cuja construção é conduzida em estaleiros clandestinos sem quaisquer validações técnicas e operacionais. Uma das maiores apreensões nesta modalidade ocorreu em 2019, quando 152 fardos de cocaína foram apreendidos numa operação de codinome “Maré Negra”, já narrada em livros e em uma série produzida para a TV. A singradura realizada em condições inóspitas, dentro de um espaço ínfimo ocupado por três homens, durante quase 30 dias, sem dispositivos de navegação eletrônicos e à própria sorte das ondas e tempestades, transcorreu por cerca de 6.500 Km, tendo percorrido todo o Amazonas e atingido a Europa. Dando continuidade à evidente ousadia peculiar aos narcotraficantes, em julho de 2022 foram apreendidos pela primeira vez drones e semissubmersíveis na Espanha, construídos de forma artesanal, com capacidade individual de 200 Kg de carga.

Não menos importante, ainda que de dimensões menores quando comparadas a navios de grande porte, pesqueiros, veleiros e outras similares, que podem também transportar grandes cargas, tendem a ser utilizadas para o desembarque de drogas em outros pontos do litoral ou de transportá-las para outros países, fazendo-se denotar que o narcotráfico marítimo tenda a crescer muito mais nesta modalidade.

Na prática, tal atividade pode ser desenvolvida sob o viés de narcotráfico de cabotagem, onde a carga e descarga são realizadas em locais afastados dos portos e de órgãos policiais, usando-se de embarcações ainda menores para a realização do traslado até a margem. Em outra vertente, vêm sendo empregados veleiros no tráfico internacional, posto que podem efetuar suas paradas em locais abrigados da costa ou até em marinas, que não possuem o mesmo rigor da fiscalização existente nos portos. A figura a seguir marca a apreensão de um catamarã a 145 milhas náuticas de Recife, que transportava o maior volume de cocaína já apreendido no mar (2,2 toneladas), cruzando todo o MT em direção à Europa. Tal êxito somente foi alcançado graças ao trabalho conjunto entre a Marinha do Brasil, a Polícia Federal, o Centro de Análise e Operações Marítimas de Lisboa, o *Drug Enforcement Administration* (EUA) e o *National Crime Agency* (Reino Unido).

Figura 9 - Apreensão ao largo de Recife/PE



Fonte: DIARIODO NORDESTE¹⁸, 2021

Reitera-se que, inobstante o êxito, o volume apreendido é ínfimo diante do volume que consegue alcançar seu destino e atender a demanda interna dos países.

3.5 Contrabando e Descaminho

Conforme disposto no Código Penal, os crimes de contrabando ou descaminho se referem a ação de “importar ou exportar mercadoria proibida ou iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria” (BRASIL, 1940. Art. 334).

O comércio ilegal de produtos no Brasil resultou um impacto de 287,9 bilhões de Reais, segundo o Fórum Nacional contra a Pirataria e a Ilegalidade (FNPC)¹⁹. Contudo, os volumes de apreensões por parte da Receita Federal do Brasil (RFB), conforme destacado na figura a seguir, evidenciam a preferência pelo

¹⁸ A matéria foi publicada em diversos meios da imprensa, estando a oficial disponível no sítio da Marinha do Brasil, especificamente no Comando do Terceiro Distrito Naval, no endereço: <https://www.marinha.mil.br/com3dn/node/4438>. Todos os acessos foram realizados em 19 out. 2022.

¹⁹ Disponível em: <https://fnpc.org.br/publicacoes>. Acesso em: 19 out. 2022.

contrabando/descaminho²⁰ de cigarros, cuja prática, mais comum na fronteira com o Paraguai, reveste-se de um negócio altamente lucrativo, acarretando ao país protuberante perda de arrecadação de tributos. Pior do que isso, o lucro das vendas ilegais sustenta o crime organizado, que a partir do local de recebimento da carga distribuem-na internamente, sendo cada vez mais frequente o uso do meio marítimo para alcançar as cidades litorâneas, em especial no Sudeste e Nordeste.

Figura 10: Apreensões da Receita Federal do Brasil (2021)

	Volume (Mil)	% do Total
1 Cigarros	273.886*	56,37%
2 Outros	147.389	30,34%
3 Vestuários	17.047	3,51%
4 Eletroeletrônicos	13.041	2,68%
5 Caneta e lápis	10.122	2,08%
6 Bolsas e acessórios	5.425	1,12%
7 Informática	4.586	0,94%
8 Isqueiro	2.484	0,51%
9 Brinquedos	2.383	0,49%

Fonte: FNPC²¹, 2021.

Como destaca o documentário “Cigarro do Crime”²², algumas pessoas acabam integrando este tipo de crime, levando-se em conta o fato de o cigarro não ser visto como um produto entorpecente, tampouco a ação delituosa com repúdio como sendo um crime comum. No intuito de manterem-se capazes de conduzirem ações de fuga quando da aproximação do órgão fiscalizador, os contrabandistas se utilizam de meios capazes de imprimir grandes velocidades, sejam em vias terrestres ou aquáticas, que podem, inclusive, liberar artefatos como fumaça e

20 Há posições legais divergentes quanto a considerar contrabando ou descaminho.

21 O FNCP é uma associação civil, formada por entidades setoriais, empresas e sindicatos, sem fins lucrativos, com foco exclusivo no combate à ilegalidade.

22 Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=sJlh7ech6m0>. Acesso em: 19 out. 2022.

pregos, a fim de dificultarem qualquer perseguição.

A necessidade de atuação mais contundente do Poder Público é evidente. O atrativo dos cigarros ilegais, assim como os outros materiais de origens afins, está em seu preço. No âmbito interno, em decorrência da alta tributação sobre o produto, o preço final deixa de ser competitivo com o cigarro paraguaio. Destaca-se que “dos 71 bilhões de cigarros produzidos por ano, o Paraguai mantém apenas 2,3 bilhões para o seu consumo interno, sendo o Brasil o principal cliente desse excedente” (CIGARRO, 2020). Uma das rotas utilizadas pelos criminosos escoam os produtos até o Suriname e, a partir de lá, utiliza rotas marítimas que visam à distribuição no Nordeste e Sudeste do Brasil. Não são incomuns as apreensões de embarcações envolvidas nessas atividades, que em algumas ocasiões ocultam o material ilícito no interior de alguns de seus tanques de óleo combustível, inutilizados exatamente para servirem a finalidade criminosa.



Fonte: DIÁRIO DO NORDESTE²³, 2022

3.6 Proliferação de Armas

Armas de fogo são usadas como mercadorias de tráfico, expressão de poder ou até como forma alternativa de pagamento em troca de outras mercadorias como

²³ A carga apreendida foi de mais de 6.280 caixas de cigarro.

drogas²⁴. Em suma, tal relacionamento próximo com o crime organizado é justificado pelo fato de que, para manterem a sustentação de suas ações ilegais, os narcotraficantes demandam o uso de armamento, com origem também ilegal.

Tal qual o narcotráfico e o contrabando/descaminho, a proliferação de armas guarda significativa complexidade quanto a sua erradicação. Principalmente, em face da realidade de que grande parte das armas que vão parar nas mãos de bandidos tem origem na aquisição anterior legal com o posterior desvio, sendo esta uma prática bastante comum. Ao mesmo tempo, outra parte das armas de posse do crime organizado tem seu registro apagado como forma de impedir a descoberta de sua origem e, a partir daí, dificultar o planejamento e condução de ações que visem a impedir a entrada e circulação no país.

De acordo com o Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro, que se baseou em dados das Secretarias de Estado de Polícia Civil e Militar, foram apreendidas 8.423 armas no ano de 2019. Deste total, foi possível a identificação da fabricação de 8.397 delas (99,7%), dentre as quais 4.922 eram estrangeiras (58,6%) e 3.475 eram nacionais (41,4%).

Os Estados Unidos surgem como grandes centros de origem de armas traficadas em todo o mundo. Aquelas que chegam ao Brasil passam anteriormente pelo Paraguai e são em geral pistolas e fuzis de grande poder de fogo, o que acaba por empoderar mais eficazmente os criminosos. Por outro lado, revólveres e espingardas, com menor poder de fogo, são preponderantemente nacionais.

No concernente ao emprego do meio marítimo para escoamento desse material, embora ainda não seja costume, não se deve desprezar tal possibilidade. Como exemplo de magnitude, os EUA realizaram, em maio de 2021, uma enorme apreensão de armas no Mar da Arábia, que possuía como destino o Iêmen²⁵, demonstrando que a prática não se trata de algo raro no cenário internacional.

Em síntese, a proliferação de armas investe o crime de Poder, deteriora a ordem pública das sociedades e dificulta o desenvolvimento.

24 Disponível em: <https://www.unodc.org/e4j/pt/secondary/firearms.html>. Acesso em: 19 out. 2022.

25 Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2021/05/10/marinha-dos-eua-apreende-armas-no-mar-da-arabia-do-norte.ghtml>. Acesso em: 19 out. 2022.

3.7 Acidentes e Fatos da Navegação

A Marinha do Brasil é a responsável por conduzir os inquéritos administrativos afetos aos acidentes e fatos da navegação. No que se referem os acidentes, são assim considerados o naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, variação (ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação), arribada e o alijamento. Por sua vez, são fatos da navegação o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem; a alteração da rota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado; a má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição; a recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos em perigo; todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; e o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional (como o caso de contrabando ou descaminho).

Todos os acidentes e fatos da navegação que ocorram são investigados pela Marinha do Brasil, que por sua parte detém o dever legal de empreender medidas de prevenção contra tais ocorrências, o que é realizado por meio da execução de inspeções e vistorias periódicas de embarcações. Assim, por não serem aderentes ao viés de Proteção Marítima, como é o caso dos crimes propriamente marítimos, transnacionais ou não, tais situações não serão abordadas neste trabalho.

Cabe, no entanto, reiterar que muito embora os inquéritos tenham cunho administrativo e que, após a conclusão, são remetidos ao Tribunal Marítimo para a devida distribuição e autuação, o procedimento desta via não impede a condução de investigações nas esferas cível e criminal, sem quaisquer prejuízos das mesmas.

3.8 Crimes Ambientais

Considerando que à Pesca INN, que também se constitui de crime ambiental, já foi abordada em subtítulo próprio, serão abordadas aqui outras transgressões como o derramamento de óleo e a poluição deliberada do MT.

Inicialmente, é impossível não trazer à baila a maior tragédia ambiental de nossa história, ocorrida em 2019. Sabe-se, atualmente, que o vazamento de óleo foi possivelmente proveniente de um navio de bandeira grega, segundo concluiu a Polícia Federal em dois de dezembro de 2021²⁶. Considerando que a primeira mancha foi detectada no dia 30 de agosto de 2019, foram contabilizados mais de dois anos para que a investigação chegasse ao desfecho de indiciamento dos supostos infratores e encaminhamento ao Poder Judiciário Federal do Rio Grande do Norte e Ministério Público Federal daquela unidade federativa, para análise e veredito. Nesse ínterim, não obstante o êxito no recolhimento de quantidade expressiva de óleo nas praias, cientistas afirmaram que os efeitos sobre o meio ecossistema ainda serão sentidos nos próximos anos. O relatório da Polícia Federal também apontou que os custos arcados pelos poderes públicos Federal, Estadual e Municipal para a limpeza de mais de mil localidades em 11 estados foram estimados em mais de R\$ 188 milhões, sendo este um valor inicial e mínimo para o dano ambiental.

Diante dessa realidade, apesar de esporádicos, são seriamente impactantes os desastres ambientais provocados por derramamentos de óleo. Há quase 22 anos, o rompimento do Oleoduto Santa Catarina–Paraná, ligado à Refinaria Presidente Getúlio Vargas, da Petrobras, causou o vazamento de 35 mil barris de óleo cru, atingindo uma área de cerca de 100 quilômetros afetando os rios Barigui e Iguaçu. Após mais de duas décadas, o caso ainda corre na Justiça.

A cadeia logística de produção de óleo e gás inclui as etapas de extração, refino, distribuição e transbordo, de modo que a poluição poderá ser desencadeada por quaisquer falhas humanas ou nas instalações que compõem todo esse processo. É fato que a extração de petróleo, em localidades distantes da costa e em profundidades consideráveis, é uma tarefa complexa e que demanda inspeções de segurança rigorosíssimas. Quando do transporte pelos petroleiros, como já mencionado, cabe à Marinha do Brasil a realização de inspeções e vistorias que assegurem as condições de navegabilidade e operação da embarcação.

Voltando-se para a possibilidade de que o crime ambiental possa ser

²⁶ Disponível em: <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2021/12/pf-conclui-investigacoes-sobre-a-origem-das-manchas-de-oleo-que-atingiram-o-litoral-brasileiro-entre-2019-e-2020>. Acesso em: 19 out. 2022.

impetrado de forma dolosa, a referida ação é capaz de causar sensível turbulência política local e até regional, haja vista a necessária articulação entre os órgãos que estarão ligados às tarefas de contenção e recolhimento do óleo visando à redução dos danos. Caso não executado com celeridade, a Economia poderá ser impactada de forma inestimável.

Em outro aspecto, não menos importante, embora em proporções menores as embarcações de pequeno porte empregadas na pesca, ou aquelas que naveguem com intuito desportivo ou de lazer também são vetores em potencial de poluição das águas do MT. Neste caso, é ainda mais inconcebível dependermos do próprio agente poluidor para termos conhecimento de um derramamento de óleo em algum local. “Tudo indica que os registros de derramamentos de óleo no País são subestimados, pois muitos poluidores devem optar pelo risco da não identificação, em vez da certeza das sanções por causar poluição no mar”²⁷.

Também seriamente relevante é o fato de que não existe no ordenamento legal brasileiro qualquer dispositivo que iniba pequenas embarcações de realizarem o descarte de suas águas servidas²⁸ onde quer que seja, não sendo inusitado assistir à veleiros fundeados próximos ao litoral desprezarem livremente seus tanques de retenção²⁹. Por força de norma baixada pela Autoridade Marítima é exigida, para as embarcações de comprimento igual ou superior a 12 metros, apenas a existência de bombas de esgoto, inexistindo na legislação ambiental menção aos locais onde o procedimento deve ocorrer.

Tais bombas de esgoto poderiam, ao menos, serem empregadas para o esvaziamento de caixas sépticas por ocasião da estadia dessas embarcações em marinas, que por seu turno jogarão o material na rede de esgoto das cidades. Existem soluções, como biodegradadores, destinados a tratar o material orgânico antes de seu lançamento. Se analisarmos que existem emissários submarinos designados a levar o esgoto, devidamente processado, para locais distantes da costa, não é demais concluir que o lançamento inequívoco, por parte de qualquer

27 Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/um-derramamento-de-oleo-e-os-desafios-para-protacao-da-amazonia-azul>. Acesso em: 19 out. 2022.

28 As águas servidas são as águas provenientes de vasos sanitários, tanques, chuveiros, lavatórios, pias, etc. Em geral, compõem-se das águas negras (vasos sanitários e pias de cozinha) e águas cinzas (chuveiros, lavatórios de banheiro e tanques).

29 Incorporado ao sistema de esgoto, destinado ao tratamento das águas servidas por meio de aceleradoras da degradação dos detritos sólidos, antes do efetivo descarte.

embarcação, de uma substância passível de afetar o meio ambiente e o bom convívio coletivo é um ato deliberado de agressão ordem pública.

Como exemplo, nos EUA é proibido a quaisquer embarcações esgotarem suas águas servidas sem o devido tratamento a menos de 3 milhas náuticas (cerca de 5,5 Km) da costa, sendo-lhes ainda exigidas que o façam por modelos categorizados de dispositivos de sanitização marinha. A vedação também é aplicável em lagos, açudes, rios não navegáveis por embarcações interestaduais, além de Zonas de Zero Descarga.

O Poder de Polícia Ambiental não deveria ser relegado ao termo de “assuntos de ambientalistas”. Somente após a ECO-92 o meio ambiente passou a ser um tema de preocupação tangível para a nossa Sociedade, ocorrendo nesta época a criação das Polícias Militares Ambientais, ainda hoje desconhecidas. Tais órgãos são nucleados nas próprias Polícias Militares, as quais acabam recebendo todos os holofotes apenas no mote crítico afeto à Segurança Pública, da qual a Sociedade é muita mais sensível e necessitada.

4 ORDENAMENTO JURÍDICO E FISCALIZAÇÃO

Inicialmente, ressaltando-se a divergência existente entre alguns autores acerca do conceito jurídico de polícia, no que se refere especificamente à distinção entre o cerne administrativo e o judiciário, em linhas gerais, enquanto a primeira atua com intuito de evitar que os crimes aconteçam, a segunda busca penalizar os infratores da lei. Em apertada análise, a polícia administrativa atua na prevenção e repressão do ilícito administrativo, enquanto que a judiciária opera a partir do ilícito penal.

No tocante ao Poder de Polícia, que instrumentaliza a supremacia do Estado na busca da promoção da ordem pública, o Código Tributário Nacional é quem traz o seu conceito, a saber:

Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. (BRASIL, 1966)

Especificamente quanto à polícia administrativa, Moreira Neto (2014) a desenvolve em quatro fases, denominada “ciclo de polícia”, conforme a seguir:

Figura 12 - Ciclo de Atuação da Polícia Administrativa

CICLO DE POLÍCIA	<i>Ordem de Polícia</i>	Preceito Legal Básico que satisfaz o Art. 5º, inciso II, da Constituição Federal “Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer algo senão em virtude da lei”
	<i>Consentimento de Polícia</i>	Ato administrativo de anuência da Administração Pública Possibilita o controle administrativo prévio Ex.: Habilitação para dirigir, Registro de Pescador amador, etc.
	<i>Fiscalização de Polícia</i>	Atividade exclusiva do Poder Público Função primária de Prevenção de Infrações pela observação do cumprimento da lei Função secundária de Preparação da repressão das infrações
	<i>Sanção de Polícia</i>	Após falha da ação preventiva, da infração à ordem de polícia e ao consentimento Submissão do infrator à medidas inibidoras (compulsivas) ou dissuasoras (suasivas)

Fonte: MOREIRA NETO, 2014, p. 534.

Nota-se que na fase específica de Fiscalização de Polícia Administrativa, o Estado age munido de sua faculdade de interventor regulando juridicamente o próprio convívio das pessoas em prol da segurança coletiva. Deve-se observar, no entanto, que tal prerrogativa não se exterioriza apenas no tocante à segurança pública³⁰, mas se propala sobre outros setores como o ambiental, o sanitário, o marítimo, etc., de modo a assegurar, no sentido *lato sensu*, a ordem pública.

Para Hobbes (1946) “sem segurança não há lugar para a indústria, não há espaço para as artes, sem letras, sem sociedade”. A Segurança em todos cenários é indispensável ao bem comum. A Política Nacional de Defesa (PND), traz o seguinte conceito de segurança:

A condição que permite ao País a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças de qualquer natureza, e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais. (BRASIL, 2020b)

Seguem-se os princípios legais afetos a cada vertente de segurança presente no espaço marítimo.

4.1 A dicotomia *safety* x *security* da Segurança Marítima

A fase de Fiscalização de Polícia Administrativa, intrínseca ao Ciclo de Polícia supracitado, com realce ao enfoque preventivo (*safety*) já delineado neste trabalho, caberá à Marinha do Brasil, nos termos da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA) e também reconhece o Comando da Marinha como detentor da Autoridade Marítima³¹.

A mesma norma descreve que tal fiscalização ocorrerá por meio das Inspeções Navais (IN), ao mesmo tempo que a atribui o seguinte conceito *sui generis*:

30 Garantia que o Estado proporciona à Nação, a fim de assegurar a ordem pública, ou seja, ausência de prejuízo aos direitos do cidadão, pelo eficiente funcionamento dos órgãos do Estado. (BRASIL, 2016c. p. 250)

31 Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "Autoridade Marítima", para esse fim. (BRASIL, 1999a)

INSPEÇÃO NAVAL - Atividade de cunho administrativo que consiste na fiscalização do cumprimento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, 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 à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.** (BRASIL, 1997, grifo nosso)

O rol de atribuições a ser desempenhado pela Autoridade Marítima encontra-se elencado na própria LESTA, que como verificado acima também apresenta o tripé finalístico a que se propõe: a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.

Nesse contexto, verifica-se que a atuação no cerne ambiental se desdobra estritamente na prevenção de poluição, o que é concretizado, preliminarmente, por intermédio das vistorias navais realizadas nas embarcações, quando é exigido o cumprimento de toda a gama de requisitos técnicos, culminando com a emissão de certificados e atestados correspondentes. Posteriormente, as IN servirão para assegurar que os mesmos requisitos subsistem.

Seguindo adiante, no que tange ao quadro de proteção marítima (*security*), seja de patrimônio ou do próprio indivíduo, a repressão a quaisquer atividades delituosas, nas variedades discriminadas no capítulo precedente, demandarão outro tipo de ação, que no caso da Marinha do Brasil é desdobrada por meio da Patrulha Naval (PATNAV), atividade igualmente identificada como sua atribuição subsidiária.

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

Advém o fato que, nos termos da lei, o ato de “cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos **de repercussão nacional ou internacional**”(BRASIL, 1999a, grifo nosso) encontra-se delimitado “**na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução**” (*ibidem*, 1999a, grifo nosso).

Aditivamente, a PATNAV realizada pela Marinha do Brasil evoca o emprego de força coercitiva contra atos ilícitos diversos no ambiente marítimo e será conduzida por meio de suas embarcações, podendo haver apoio por parte de seus meios orgânicos (BRASIL, 2004), respeitando-se ainda os requisitos, quais sejam “possuir comandante legalmente designado por autoridade constituída e tripulação submetida às regras da disciplina militar, dispor de armamento fixo em seus conveses e ostentar sinais exteriores próprios de navios, embarcações e aeronaves pertencentes à Marinha do Brasil” (*ibidem*, 2004).

Conjuntamente às normas de IN e PATNAV, a Marinha do Brasil instituiu, também, a atividade de Patrulhamento, voltado especificamente para o MT e Águas Interiores, o qual possui caráter preventivo e repressivo mediante a uma ação isolada ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo. Para este tipo de ação é admissível o emprego de qualquer meio naval, abstendo-se da necessidade de cumprimento dos requisitos materiais e operacionais elencados no parágrafo anterior, porém sugerindo preferencialmente que a atividade ocorra em forma de apoio logístico de modo a preservar a integridade do pessoal envolvido.

A despeito dessas modalidades, quais sejam a IN, a PATNAV e o Patrulhamento, deve-se cuidadosamente compreender que as atividades subsidiárias das Forças Armadas não devem ser encaradas como atividades tipicamente militares *stricto sensu*. Entretanto, visando a circunscrever todos os cenários, a Estratégia Nacional de Defesa (END) determinou que “a Força Naval de superfície contará tanto com navios de grande porte, capazes de operar e de permanecer por longo tempo em alto mar, quanto com navios de menor porte, **dedicados a patrulhar o litoral e os principais rios brasileiros**” (BRASIL, 2020b, p. 51, grifo nosso). À vista disso, no tocante à PATNAV, a legislação infraconstitucional federal, corroborando com a END, previu como cenário de atuação as AJB, a Plataforma Continental (PC) brasileira e o alto-mar. Complementarmente, a Marinha do Brasil estabeleceu também para o MT e Águas Interiores a atuação por meio de Patrulhamento.

Sendo inerente às Polícias a atividade de conservar a ordem pública interna, convém externar uma das destinações constitucionais da Polícia Federal, que possui a atribuição de “exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de

fronteiras” (BRASIL, 1988), o que pressupõe existir uma propriedade de responsabilidade compartilhada, devendo haver a integração de “representantes de órgão federal ou estadual” (BRASIL, 2004) junto aos grupos de visita e inspeção dos navios.

4.2 Segurança na Área do Porto Organizado

A Lei 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos) ao investir a Autoridade Portuária das atribuições afetas ao cargo de Administrador do Porto, atribuiu àquela a tarefa de “organizar a Guarda Portuária³², em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente” (BRASIL, 2013, Art. 17 §1º XV).

Desta forma, cada Companhia Docas possui a competência de organizar e regulamentar sua Guarda Portuária, dentro dos limites de sua área de responsabilidade, o que significa que ela ficou incumbida de realizar a vigilância e segurança da área do porto organizado, a qual é delimitada legalmente por ato do Poder Executivo compreendendo as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao próprio porto.

A Guarda Portuária, inserida na estrutura organizacional e, pois, subordinada diretamente ao Diretor-Presidente, não foi instituída legalmente de Poder de Polícia. Para tal, o Nepom foi incumbido de prevenir e reprimir os crimes de competência da Polícia Federal praticados na área portuária (BRASIL, 2022a).

4.3 Abordagem legal sucinta sobre o Terrorismo Marítimo

No tocante ao Terrorismo Marítimo, vejamos a definição apresentada pelo Glossário das Forças Armadas:

32 A Portaria nº 350, de 1º de outubro de 2014, da Secretaria de Portos, dispõe sobre a organização e as ações de formação, aperfeiçoamento e capacitação específica e continuada da guarda portuária, a qual exercerá suas atribuições em consonância com as normas vigentes, com o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, com o PSPP do porto e com o seu Regimento Interno, preservadas as competências dos órgãos de segurança pública e das demais autoridades que atuam na área portuária.

Forma de ação que consiste no emprego da violência física ou psicológica, de forma premeditada, por indivíduos ou grupos, apoiados ou não por Estados, com o intuito de coagir um governo, uma autoridade, um indivíduo, um grupo ou mesmo toda a população a adotar determinado comportamento. **É motivado e organizado por razões políticas, ideológicas, econômicas, ambientais, religiosas ou psicossociais.** (BRASIL, 2016c, p. 267, grifo nosso)

O crime de Terrorismo foi também abordado em nossa Carta Magna, nos termos a seguir:

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;... (BRASIL, 1988, Art. 5º)

Faz-se imprescindível destacar que, de modo diverso, por força da norma constitucional acima citada, a Lei 13.260, de 16 de março de 2016, disciplinou o crime de terrorismo vinculando sua prática à razões de “xenofobia, discriminação ou preconceito de raça, cor, etnia e religião,...” (BRASIL, 2016a), deixando de fora as motivações de desestabilização Política ou Econômica. Percebe-se que a finalidade de coação pretendida por um indivíduo ou grupo, atendendo à especificação infraconstitucional, não possui origem necessariamente externa.

Quaisquer crimes sobre ativos estratégicos terão, necessariamente, repercussão interestadual ou internacional e, portanto, exigirão repressão uniforme. Neste caso, até a promulgação da Instrução Normativa Nº 220, de 28 de março de 2022, que se dispôs a remodelar a atividade de Polícia Marítima por parte da Polícia Federal, era atribuído ao Nepom “empreender a repressão ao “tráfico de armas de fogo, de pessoas, armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres, terrorismo, por via aquática e outros crimes praticados no âmbito marítimo” (BRASIL, 1999b). Com a atualização deste instrumento, o Terrorismo Marítimo deixou de ser especificamente abordado.

4.4 Fiscalização com vistas ao Meio Ambiente

Compete à União exercer o controle ambiental da pesca em âmbito nacional ou regional, e supletivamente aos estados quanto ao controle ambiental estadual (BRASIL, 2011). Da mesma forma, a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a proteção do meio ambiente também é uma ação administrativa a ser desempenhada pela União e estados da Federação (*ibidem*, 2011).

A LESTA, tampouco o Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998 (BRASIL, 1998a), que a regulamentou, não investiram diretamente a Marinha do Brasil do Poder de Polícia Administrativa Ambiental. A Política Nacional do Meio Ambiente conferiu o exercício desse Poder ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), o qual realiza a emissão de licenciamentos de ordem ambiental e possui competência de impor sanções aos transgressores que descumprirem as normas vigentes elaboradas para evitar a degradação do meio ambiente. Foi, de fato, um outro dispositivo legal que reconheceu aos integrantes de Capitânicas dos Portos da Marinha do Brasil a atribuição de autoridade competente “para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo” (BRASIL, 1998b).

Vale destacar que qualquer pessoa legalmente identificada, ao constatar infração ambiental decorrente de empreendimento ou atividade utilizadores de recursos ambientais, neste caso o mar, efetiva ou potencialmente poluidores, pode dirigir representação ao órgão responsável pelo licenciamento, para que esse efetive o seu poder de polícia (BRASIL, 2011), a quem caberá lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo.

Algumas Constituições Estaduais legitimaram Poder de Polícia Administrativa Ambiental às Polícias Militares dos estados, na figura de seus órgãos subordinados de Polícia Militar Ambiental (PMAM), inserindo as mesmas na estrutura do Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA), podendo assim sanear as infrações contra o meio ambiente.

As PMAM, instituições de Estado, nasceram em 1981, ao mesmo tempo que o IBAMA e, de acordo com dados do veículo de jornalismo ((o)) eco, em 2018

aquelas registraram 111 mil ocorrências, tendo havido a apreensão de aproximadamente 250 toneladas de pescado ilegal³³. Desde a sua concepção vem contribuindo para a manutenção do meio ambiente ecologicamente equilibrado, cumprindo sua parcela de responsabilidade do dever de “defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 1988). Tal responsabilidade, que também é depositada nos outros órgãos do Poder Público e na coletividade, no que tange ao combate à pesca predatória, é desdobrada sobretudo em mananciais ou estuários, uma vez que as Constituições Estaduais, quando não silentes sobre o tema, a limitaram à área de atuação desses espaços marítimos.

Para a realização de suas ações repressivas e preventivas, as PMAm somavam em 2018 um efetivo total de mais de 7,2 mil policiais, bastante superior ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e o IBAMA, que juntos somavam cerca de 900 e 780 fiscais, respectivamente³⁴. Ademais, por conta do risco inerente à atuação fiscalizadora, há uma preferência pela migração de profissionais para a atuação nas tarefas de licenciamento ambiental.

33 Disponível em: <https://oeco.org.br/analises/policiais-militares-ambientais-as-ilustres-desconhecidas>. Acesso em: 19 out. 2022.

34 Ibid.

5 APARELHAMENTO DOS ÓRGÃOS AFETOS À SEGURANÇA MARÍTIMA

Foge à abrangência deste trabalho aferir, por modelos matemáticos, o quantitativo mínimo de embarcações necessárias a cada órgão do circundante de segurança marítima, devendo esta apreciação ser formulada pelo nível operacional. De fato, a insuficiência de meios, conforme será descrita, já é suficiente para corroborar o necessário aprestamento dos órgãos que lidam com o tema.

5.1 O Nepom e a Conportos

A extensão do litoral e das AJB constitui, por si só, um vultoso desafio para a Defesa Nacional. A figura a seguir ilustra a distribuição das sedes do Nepom em todo o território brasileiro:

Figura 13 - Distribuição das sedes dos Nepom



Fonte: Dados compilados pelo autor³⁵.

35 Dados provenientes de BRASIL (2022b).

Excetuando-se os espaços imediatamente adjacentes à base de cada Nepom é possível constatar importantes áreas em que ocorrem hiatos de cobertura, destacando-se o litoral contínuo dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas, além do grande eclipse desde Salvador/BA até Vitória/ES, correspondente à distância marítima de 893 Km (482 Milhas Náuticas), e entre Vitória/ES e o Rio de Janeiro/RJ, equivalente a 517 Km (279 Milhas Náuticas).

As razões de localização das atuais sedes litorâneas do NEPOM junto aos portos, principalmente aqueles que mais deslocam cargas, estão intimamente relacionadas à uma exigência internacional que demanda pelo policiamento marítimo objetivando a redução dos altos valores de seguros. Nesse sentido, fica evidenciado que a Polícia Marítima em áreas apartadas constitui-se depreciada e, tal situação, que já era notadamente difícil em face da insuficiência de meios para o cumprimento da missão, torna-se ainda mais complexa, vide os NEPOM terem passado à subordinação técnica, normativa e doutrinária da Conportos (BRASIL, 2022a), mantendo-se apenas administrativa e hierarquicamente subordinadas ao delegado regional executivo e aos chefes de delegacias descentralizadas, conforme o caso (ibidem, 2022a). Observa-se, portanto, a formalização da ausência relativa do poder de polícia marítima nas áreas externas aos portos.

Ao deslocar tal subordinação, do Serviço de Polícia Marítima, Aeroportuária e de Fronteiras (Divisão de Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras) para a Conportos, a qual tem por finalidade “manter sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis” (BRASIL, 2019), as AJB em termos de Polícia Marítima deixaram definitivamente de serem observadas em toda a sua completude, tendo em vista que as ações da Conportos fixam-se prioritariamente na emissão de Declarações de Cumprimento, documento por meio do qual o Governo Brasileiro certifica que um determinado terminal portuário cumpre as disposições do Capítulo XI-2 Convenção Solas de 1974 e da Parte A do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações (ISPS).

Destarte, no contexto do combate ao tráfico de drogas dentro dos recintos alfandegados nos portos, considerando que a ação fiscalizatória é efetivamente desempenhada pela RFB no decurso da inspeção de contêineres, mediante a utilização da própria infraestrutura e dispositivos de cada porto (como o emprego de

scanners de raios-X), somente após a identificação de irregularidades ou adulterações é que as informações serão repassadas diretamente à Polícia Federal, materializando assim um viés de atuação secundário desta última. Isto significa que as ações de segurança de viés protetivo no interior de todo o extenso ambiente marítimo foram limitadas ao interior dos portos e, conseqüentemente, as mesmas tenderão a absterem-se do emprego de embarcações para a sua consecução, já que a condução será empreendida após os navios já estarem atracados.

A composição e estruturação de cada NEPOM era também anteriormente definida, porém com a atualização da já aludida norma, a Diretoria-Executiva e a Diretoria de Gestão de Pessoal da Polícia Federal passaram a estar incumbidas de editar um ato conjunto a fim de: classificar os NEPOM em quatro categorias; fixar o efetivo mínimo para cada uma delas; e estabelecer o planejamento para a sua implementação (BRASIL, 2022a).

Ainda assim, a norma manteve regulamentado aos seus integrantes o dever de estarem habilitados na categoria de Tripulante de Embarcação de Estado, com formação profissional tanto na parte de marinharia, como navegação e máquinas, além de realizarem cursos específicos de combate a incêndio, curso de abordagem, inspeção e vistoria, em curso promovido pela Marinha, pela Academia Nacional de Polícia ou por outra instituição pública congênere (*ibidem*, 2022a).

A Polícia Federal não possui um programa de dotação de embarcações para cada NEPOM, estando a constituição de cada unidade sujeita às circunstâncias de onde estão localizados. No intuito de dimensioná-los, após intensiva busca efetuada junto ao Sistema de Gerenciamento de Embarcações (SIGEMB) da Marinha do Brasil, os resultados alcançados não foram quantitativamente conclusivos, demonstrando haver locais onde possivelmente existem embarcações, mas que não foram possivelmente cadastradas. No total, verificou-se a existência de 22 motos aquáticas, 40 botes e 81 lanchas, números marcadamente aquém do mínimo necessário à cobertura de tantas áreas fronteiriças molhadas, sejam as Águas Interiores ou o litoral de aproximadamente 7.500 km de extensão (BRASIL, 2020a). Ademais, há a perceptível predominância de maior aparelhamento em localidades como Foz do Iguaçu e Guaíra, fronteiriças ao Paraguai, enquanto que o litoral brasileiro surge, no total, com apenas 43 embarcações.

5.2 Órgãos Ambientais e Outros Atores

O IBAMA e o ICMBio, analogamente, não possuem programa de dotação de embarcações para cada uma de suas unidades, que seriam dimensionados após um minucioso planejamento estratégico que leve em consideração as circunstâncias de cada localidade.

De fato, verificou-se que é desconhecido o número concreto de embarcações atuantes no país, além das próprias condições operacionais das eventualmente existentes. Uma busca efetuada junto ao SISGEMB trouxe resultados não concludentes, apresentando o IBAMA apenas 12 embarcações (que incluem chatas e jangadas), sendo quatro delas posicionadas em Brasília/DF, enquanto que o ICMBio somente 23 embarcações para supervisionar 70 Unidades de Conservação³⁶ (44 federais, 17 estaduais e nove municipais), das quais 58 contêm o Bioma Marinho declarado conjuntamente aos demais seis Biomas nacionais e 12 são exclusivamente aquáticas.

Pressupõe-se que a priorização pelas ações de licenciamento em detrimento àquelas de efetiva fiscalização, conforme já foi descrito neste trabalho, acaba por constituir-se de um fator contribuinte para a insuficiência de dotação de embarcações por parte de ambos os órgãos.

Em acréscimo, no que concerne às Polícias Militares Ambientais, tais órgãos não dispõem de quantitativo satisfatório de embarcações, principalmente pelo fato de possuírem suas missões quase sempre atreladas à atuação em florestas e mananciais.

Por fim, a Guarda Portuária não atenua a ausência do Estado no tocante à atuação no interior da fração marítima da poligonal³⁷ dos portos, uma vez que também não dispõe de meios para o cumprimento de tal missão. Releva consignar, a título de exemplo, que o canal de acesso ao Porto de Itaqui possui mais de 25 milhas náuticas (cerca de 46 Km) de extensão. Ou seja, mesmo antes da atracação,

36 Dados coletados junto ao Portal Brasileiro de Dados Abertos (<https://dados.gov.br>), especificamente no Cadastro Nacional de Unidades de Conservação (CNUC), mantido pelo Ministério do Meio Ambiente, com a colaboração dos órgãos gestores federal, estaduais e municipais. Acesso em: 19 out. 2022.

37 As poligonais são uma representação em mapa, carta ou planta dos limites físicos da área do porto organizado, espaço geográfico onde a autoridade portuária detém o poder de administração do porto público (BRASIL, 2013).

os navios têm total liberdade para ocupar áreas de fundeio reservadas à espera, totalmente isentos de qualquer ação do Poder de Polícia, seja por parte deste órgão ou mesmo de qualquer outro.

6 PROGRAMA DE PROTEÇÃO INTEGRADA DE FRONTEIRAS

Além da fronteira terrestre de 16.885,7 km³⁸, que separa o Brasil de 10 outros Estados no continente, o Brasil possui um extenso litoral, “com uma costa navegável de 7.500 km de extensão, mais de 30 portos organizados e inúmeros terminais de uso privativo” (BEIRÃO, 2020, p. 17).

O Programa de Proteção Integrada de Fronteiras (PPIF) foi instituído em 2016 objetivando o fortalecimento da prevenção, do controle, da fiscalização e da repressão aos delitos transfronteiriços, possuindo como diretriz, além da cooperação e integração com os países vizinhos, “a atuação integrada e coordenada dos órgãos de segurança pública, dos órgãos de inteligência, da Secretaria da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Fazenda e do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas.” (BRASIL, 2016a)

A missão síntese do PPIF é restringir a ocorrência de delitos transfronteiriços, sendo citados como principais no sítio do Governo Federal contrabando, lavagem de dinheiro, mineração ilegal, narcotráfico, tráfico de armas e tráfico de pessoas e tráfico de recursos naturais, todos guardando perfeita aderência ao que foi descrito em termos de crimes marítimos neste trabalho. Por certo, o legislador não elidiu da norma infraconstitucional de criação a atuação também na costa marítima, como destaca o Art. 3º da mesma.

Subsequentemente, instituído de forma permanente em 2021 pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, o Programa Nacional de Segurança nas Fronteiras e Divisas, denominado V.I.G.I.A. (Vigilância, Integração, Governança, Interoperabilidade e Autonomia), foi criado também fazendo alusão à Costa Marítima como campo de atuação, reiterando o propósito de contribuir para o fortalecimento dos órgãos constituintes, e prevendo o “aparelhamento das bases integradas, implantação de sistemas integrados de radiocomunicação digital troncalizados e interoperáveis, utilização de programas informacionais, equipamentos tático operacionais e optrônicos” (BRASIL, 2021b).

38 Disponível em: <https://www.funag.gov.br/ipri/images/analise-e-informacao/fronteiras-terrestres-brasil-13052015.pdf>. Acesso em: 19 out. 2022.

Diante do incontestável êxito do Programa, analisado por parte da Coordenação-Geral de Fronteira da Secretaria de Operações Integradas do Ministério da Justiça como “um baque que as organizações criminosas receberam em sua situação financeira”³⁹, porquanto tenha sido conduzido preponderantemente no ambiente terrestre sua expansão finalmente foi, na prática, promovida ao contexto marítimo, incluindo-se os portos, terminais e vias navegáveis, passando a ser denominado Projeto Talha-Mar.

O PPIF busca erradicar o tráfico de drogas, a proliferação de armas, o contrabando e descaminho, além de fragmentar tanto quanto seja possível o crime organizado. Para esse propósito, o efeito desejado apenas será obtido por meio da integração e interoperabilidade plena dos órgãos envolvidos, o que requer esforço conjunto de todos os partícipes, sendo ainda deveras importante a cooperação internacional.

Frisa-se, entretanto, que o IBAMA poderia ocupar um papel de maior destaque, o que traduziria maior eficiência ao PPIF, pois além de estar relacionado ao tráfico de animais silvestres e ao ilícito de pesca predatória, igualmente far-se-ia presente quando do desmantelamento de artimanhas perpetradas por embarcações para acondicionar narcóticos e armas, por exemplo, dentro de seus compartimentos internos, incluindo-se a esses os tanques de combustíveis e os porões, e por vezes até juntamente à própria carga. Esta visão de inclusão do órgão federal ambiental é abarcada pela Operação Ágata⁴⁰, mas esta se limita ao contexto terrestre.

Uma prova de que tais crimes são usualmente correlatos ocorreu com a recente apreensão⁴¹, por parte da Polícia Federal e da Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social do Ceará, de 1,2 tonelada de cocaína em um barco, escondida embaixo de toneladas de gelo em um porão, que teria como destino a Europa. Tal volume capturado em uma única ação, que contou também com apoio do *Drug Enforcement Agency* e da *National Crime Agency*, órgãos policiais dos

39 Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-11/programa-protecao-de-fronteiras-bate-recorde-de-apreensoes>. Acesso em: 19 out. 2022.

40 Operação que integra o Plano Estratégico de Fronteiras (PEF) do Governo Federal, criado para prevenir e reprimir a ação de criminosos na divisa do Brasil com dez países sul-americanos. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/exercicios-e-operacoes/operacoes-conjuntas/operacao-agata>. Acesso em: 19 out. 2022.

41 Disponível em: <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2022/08/policia-federal-apreende-1-2-tonelada-de-cocaina-em-embarcacao-pesqueira-no-ceara>. Acesso em: 19 out. 2022.

Estados Unidos e Reino Unido, respectivamente, quando comparado à quantidade de cocaína apreendida em todo o ano de 2019 no Porto do Pecém (cuja localização é a mais próxima do ocorrido), consoante os dados apresentados na figura 7, exprime a dimensão do êxito dessa operação.

Figura 14 - Apreensão de cocaína sob gelo no litoral do Ceará



Fonte: Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social do Ceará, 2022.

Tramita desde 2019 no Poder Legislativo o Projeto de Lei nº 2519, que visa a emendar a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, de modo a transferir aos estados e ao Distrito Federal até 5% dos recursos oriundos da exploração de loterias repassados ao Fundo Nacional de Segurança Pública para custeio do PPIF.

Após a deliberação do Senado Federal, o Projeto de Lei seguirá para a análise da casa revisora, a Câmara dos Deputados, e se aprovada será então sancionada pelo Chefe do Poder Executivo. Enfatiza-se, porém, que a última movimentação ocorreu em 17 de março de 2020, há mais de dois anos.

O aludido Projeto de Lei encontra sustentação no correto entendimento de que a promoção do controle de fronteiras também contribui para prevenir os problemas de segurança no país. Mas, enquanto persiste a morosidade em torno de sua promulgação, os crimes marítimos seguem em ascensão no Brasil.

7 CONCLUSÃO

O presente capítulo, em epílogo, munido de todos os estudos realizados, destina-se a discorrer sobre o problema de pesquisa apresentado na introdução deste trabalho, sugerindo objetivos a serem assumidos e, após uma concentrada releitura do que foi exposto, à propositura de políticas e estratégias que visam à assegurar-los.

Os vieses abarcados pela conceituação de Segurança Marítima guardam marcante distinção entre os enfoques *safety* e *security* que, em termos gerais, são desconhecidas da Sociedade. Retornando à figura 12, é verificado que no decorrer das fases do Ciclo de Polícia, são apresentadas tacitamente, para todas as vertentes de Segurança, uma parcela importante das soluções postulantes de implementação em benefício da coletividade. Assim analisadas, as três palavras de ordem que permitem visualizar o caminho para o desenvolvimento de uma maior mentalidade marítima são: Educação (para o enraizamento da consciência situacional marítima), legislação e fiscalização. A primeira, por si só, em longo prazo desencadeará as demais, visto que a Sociedade carece de conhecimento acerca da importância do mar, principalmente perante a um Estado que figura entre as maiores Economias internacionais.

Políticas que incentivem o estabelecimento de um entendimento prático sobre todas as faces da Economia Azul devem buscar avivar o interesse e a descoberta de tão vasto e elementar ambiente. Nessa conjuntura, a mentalidade marítima poderia ser melhor disseminada por meio de uma maior publicidade das ações em curso desdobradas por diversos órgãos públicos e privados, desencadeadas por recomendação da Década das Nações Unidas de Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (conhecida como década do oceano), que vem transcorrendo desde 2021 e seguirá até 2030.

Buscando o mesmo propósito, levando-se em consideração que as Capitâneas dos Portos atuam como janelas da Marinha do Brasil perante à Sociedade, poderia haver uma estreita maior convergência de Oficiais oriundos da Escola Naval, organização militar da Marinha do Brasil destinada à formação

desses, ao longo de todos os postos da carreira, para essas quase 70 Organizações Militares intrínsecas à estrutura de Segurança do Tráfego Aquaviário. Adiciona-se, também, uma possível maior captação para o quadro técnico do Corpo Auxiliar da Marinha referente à especialidade Segurança do Tráfego Aquaviário, haja vista desde 2016 os concursos terem considerado apenas duas vagas por ano, bem como outras graduações pertencentes à áreas associadas à Comunicação Social.

Os aspectos acima citados contribuem para incutir na Sociedade que nossas águas jurisdicionais são, genuinamente, um caminho de prosperidade para o Brasil. Há de se ressaltar que tal assertiva crescerá ainda mais de importância com a pretendida concretização da BR do Mar, cujo propósito, dentre outros, reside no incentivo à navegação de cabotagem, o que incrementará o tráfego de embarcações e, conseqüentemente, demandará maiores efetivos e aprestamento dos órgãos de segurança marítima como um todo. Avulta mencionar, em tempo, que o estabelecimento pleno do SisGAAz, unicamente, ainda que ele se traduza numa poderosa ferramenta para fiscalizar as AJB, além de planejar ações de enfrentamento aos crimes transnacionais, não será bastante para negar o uso do mar àqueles que o fazem violando a legislação, de forma veemente, tampouco para conter ações criminosas no interior de portos, sintetizando o corolário de que não se deve prescindir da fiscalização “*in loco*” das águas sob jurisdição do Estado brasileiro.

Diante desse apreensivo cenário, nunca se furtando do fato de o Estado deter eficiência reduzida em vista dos aspectos inerentes à vastidão do litoral brasileiro, urge desenvolver um planejamento estratégico que permita tornar a Economia Azul mais eficiente. Vertentes como a biotecnologia azul são progressivamente importantes no mundo e a indústria farmacêutica comprova esta assertiva com o crescente “registro de medicamentos obtidos a partir de substâncias de origem marinha (BEIRÃO, 2020, p. 171). Não é por demais lembrar, também, que a aquicultura será essencial para a segurança alimentar das futuras gerações.

Beirão (2020), especialista em direito do mar, também concebe ser necessária a criação de “algo como um conselho nacional de assuntos marítimos”. Segundo sua referenciada obra, a atual Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), sob a coordenação da Marinha do Brasil, “carece de uma visão

econômico-estratégica acerca de como explorar o potencial do mar” (*ibidem*, 2020, p. 78). Particularmente, esta monografia complementa ser similarmente indispensável a criação de um órgão voltado à pesquisa e desenvolvimento detendo por premissa o bioma marinho, exclusivamente, considerando-se as inumeráveis potencialidades existentes nas AJB. Tal instituição, de Estado, poderia ser estruturada nos mesmos preceitos da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), todavia integralmente voltada para o mar (podendo receber, *exempli gratia*, a intitulação EMBRAMAR), visto que aquela trata meramente de pesca e aquicultura em uma única unidade, localizada em Palmas/TO, próxima à margem do Rio Tocantins, demasiadamente distante do litoral brasileiro.

Seguindo-se o desenredo, à exceção da Marinha do Brasil, há de se estabelecer a existência de um programa de dotação de embarcações por parte de cada órgão detentor do Poder de Polícia que se desdobra sobre a área marítima, como forma de normatizar um quantitativo mínimo admissível, não se furtando do aspecto qualitativo, para determinada localidade em face de suas peculiaridades.

Obviamente, em nenhuma circunstância se discute ser renunciável que existam maiores interações entre órgãos de inteligência e ulteriores trocas de conhecimentos entre eles, com intuito de engendrar ações para antepor-se à toda sorte de novas ameaças, principalmente por ocasião da execução do PPIF, em específico o programa Talha-Mar, decorrente do programa VIGIA, o qual passou a compreender o enfrentamento especializado aos crimes transnacionais vinculados a esse ambiente. Nesta perspectiva, faz-se mister sublinhar, em aditamento, a eventualidade de integrar ao rol dos órgãos envolvidos o IBAMA, de modo que os crimes ambientais possam também ser combatidos em toda a sua magnitude, considerando a sua ligação com outras espécimes de transgressões, como é o caso do narcotráfico.

Além do irrefutável e compulsório aprestamento material dos órgãos de segurança que protagonizam à repressão aos crimes transnacionais, outros óbices permeiam o cumprimento das missões compartilhadas. Para o caso daqueles que fazem o uso coordenado de meios da Marinha do Brasil, convém destacar que o embarque de seus profissionais para a condução de PATNAV, em uma ação conjunta, sempre sacrificará a eficiência da operação, uma vez que aqueles não

estão propensos a laborar em navios pequenos submetidos, amiúde, a um balanço de intensidade razoável, que dificulta inclusive a alimentação das tripulações. No outro extremo, as tripulações dos navios também não estão devidamente doutrinadas a operar como agentes de segurança pública.

Excetuando-se os militares da Marinha do Brasil, no que concerne a formação dos profissionais que estarão incumbidos de manobrar as embarcações de seus respectivos órgãos, levando-se em conta que a atual dotação reduzida de meios acarreta uma baixa demanda pelo Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público, caso venham a dispor de embarcações suficientes, será necessária a adequação do Programa do Ensino Profissional Marítimo por parte da Marinha do Brasil.

No que tange à questão ambiental, na prática, a fiscalização no mar é efetuada mormente pela Marinha do Brasil, à custa da insuficiência plena de embarcações por parte do IBAMA, ICMBio ou das PMAm. Estes últimos, em destaque, nem sequer são investidos em suas respectivas Constituições Estaduais, *lato sensu*, de Poder de Polícia para atuação no MT, estando inclusive restritos, em sua maioria, à operação em florestas e mananciais. Destarte, sucintamente, ainda que não seja parte do SISNAMA, onde não houver a existência de um órgão voltado à fiscalização ambiental, em cumprimento ao ordenamento legal vigente, a Marinha do Brasil arcará por atribuir-se da tarefa, subsidiariamente, no decorrer da condução de suas operações.

Especificamente quanto a Pesca INN, em que pese a fiscalização poder ser executada por parte das Capitania dos Portos, a patente falta de habilidades dos marinheiros no que tange ao conteúdo de formação específico dos fiscais ambientais, como o conhecimento mais aprofundado alusivo à legislação do Setor de Meio Ambiente e Noções de Direito Constitucional e Administrativo, torna imperiosa a participação destes últimos, por meio de ações interagências, ressalvadas as intempéries intrínsecas ao mar já comentadas.

Há de se examinar, ainda, a distância mínima em relação ao litoral para o descarte de águas servidas por parte de embarcações de recreio, além de outras de pequeno porte. Outros países, como os Estados Unidos, consideram o afastamento de três Milhas Náuticas (cerca de 5 Km), sendo justificado que a circulação da

massa líquida nessa distância dará destino ao que é descartado. A inexistência de legislação para esta finalidade prejudica o convívio mútuo e perturba seriamente a ordem pública.

Por derradeiro, presume-se que uma nova roupagem à Conportos parece evidente, visto que suas ações encontram-se amplamente voltadas às questões portuárias, cumprindo tão somente demandas de ordem técnica, decorrentes do ISPS *code* e da Convenção Solas, dentre outras, com o intuito predominante de certificar os portos em termos de segurança de suas instalações. É preciso, assim, robustecer que cada unidade do Nepom desdobrada no âmbito do Território Nacional deve permanecer consistente aos princípios constitucionais que respaldaram sua criação.

Indo mais além, a recente alteração de subordinação técnica, normativa e doutrinária dos Nepom, para a égide da Conportos, apenas terá efeito prático quanto à promoção da segurança marítima em todo o MT caso haja uma reconsideração do propósito dessa comissão, além da reconfiguração de seus partícipes, pois, do contrário, poderá significar a consumação da renúncia tácita à porção do litoral mais afastada dos portos e terminais nacionais.

Nesse sentido, frustrada a adequação predita, pode-se inferir que seja necessária a existência de outra comissão federal que se reserve a debater, de fato, o espaço marítimo específico de cada localidade, como sugestivamente uma Comissão Nacional de Segurança Marítima – CONSEGMAR (e desdobramentos estaduais decorrentes), com atribuição primária de proteção das AJB.

REFERÊNCIAS

BEIRÃO, A. P.; MARQUES, M.; RUSCHEL, R. R. **O valor do mar: Uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. Segunda edição revisada e ampliada. São Paulo, SP: Essencial Idea, 2020.

BRASIL. Comando da Marinha. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha 2040 (PEM 2040)**. Brasília, DF: 2020a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/pem2040>. Acesso em: 19 mar. 2022.

BRASIL. Comando da Marinha. Diretoria Geral de Navegação. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 21, 6 de julho de 2021. Aprova as Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras – NORMAM 04/DPC (1a Revisão). **Diário Oficial da União**: Rio de Janeiro, RJ, ano 159, n. 128, p. 58, 9 jul. 2021a.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília, Brasília/DF: 1988.

BRASIL. Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 136, n. 93, p. 3, 19 mai. 1998a.

BRASIL. Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 116, n. 129, p. 3, 7 jul. 2004.

BRASIL. Decreto nº 8.903, de 16 de novembro de 2016. Institui o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras e organiza a atuação de unidades da administração pública federal para sua execução. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 153, n. 220, p. 1, 17 nov. 2016a.

BRASIL. Decreto nº 9.861, de 25 de junho de 2019. Dispõe sobre a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e sobre as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 157, n. 121, p. 14, 26 jun. 2019.

BRASIL. Decreto nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 150, n. 106-A, p. 1, 5 jun. 2013.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, p. 23911, 31 dez. 1940.

BRASIL. Lei 5.172, de 25 de outubro de 1966. Código Tributário Nacional. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, p. 12452, 27 out. 1966.

BRASIL. 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. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 131, n. 2, p. 57, 5 jan. 1993.

BRASIL. 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. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 135, n. 241, p. 29510, 12 dez. 1997.

BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 136, n. 31, p. 1, 13 fev. 1998b.

BRASIL. Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009. Dispõe sobre a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca, regula as atividades pesqueiras, revoga a Lei nº 7.679, de 23 de novembro de 1988, e dispositivos do Decreto-Lei nº 221, de 28 de fevereiro de 1967, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 146, n. 122, p. 1, 30 jun. 2009.

BRASIL. Lei nº 13.260, de 16 de março de 2016. Regulamenta o disposto no inciso XLIII do art. 5º da Constituição Federal, disciplinando o terrorismo, tratando de disposições investigatórias e processuais e reformulando o conceito de organização terrorista; e altera as Leis nº 7.960, de 21 de dezembro de 1989, e 12.850, de 2 de agosto de 2013. **Diário Oficial da União (Edição Extra)**: Brasília, DF, ano 152, n. 52-A, p. 1, 17 mar. 2016b.

BRASIL. Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 137, n. 109, p. 1, 10 jun. 1999a.

BRASIL. Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011. Fixa normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à

proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 158, n. 236, p. 1, 9 dez. 2011.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa. Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF: MD, 2020b. Versão sob apreciação do Congresso Nacional (Lei Complementar 97/1999, art. 9º, § 3º).

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF: MD, 2020c.

BRASIL. Ministério da Defesa. Glossário das Forças Armadas (MD35-G-01). 5ª ed. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 153, n. 14, p. 8, 21 jan. 2016c.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Departamento de Polícia Federal. Instrução Normativa nº 2, de 5 de agosto de 1999. Disciplina a Organização e o Funcionamento das Atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), estabelece competências e atribuições e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 137, n. 183, p. 72, 23 set. 1999b.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Gabinete do Ministro. Portaria nº 516, 3 de dezembro de 2021. Institui o Programa Nacional de Segurança nas Fronteiras e Divisas - VIGIA (Vigilância, Integração, Governança, Interoperabilidade e Autonomia), no âmbito da Secretaria de Operações Integradas do Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 158, n. 228, p. 43, 6 dez. 2021b.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Departamento de Polícia Federal. Instrução Normativa nº 220, de 28 de março de 2022a. Disciplina a atividade de Polícia Marítima, no âmbito da Polícia Federal, e estabelece definições, abrangência, organização, estrutura, competências e atribuições.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Gabinete do Ministro. Portaria nº 161, 5 de setembro de 2022. Regulamenta a Estrutura Regimental do Ministério da Justiça e Segurança Pública e detalha o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados Executivos e das Funções Comissionadas Executivas, do Anexo II ao Decreto nº 11.103, de 24 de junho de 2022. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 159, n. 172, p. 64, 9 set. 2022b.

BROWN, Michael E.. **Grave New World: Security Challenges in the 21st Century**. Washington, D.C.: Georgetown University Press, 2003.

BUEGER, Christian. **What is maritime security? Marine Policy, Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University**, v.

53, p. 159-164, mar. 2015 DOI: <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1057/jird.2012.30>. Acesso em: 19 jul. 2022.

BUZAN, B. ***People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations***. 2. ed. Brighton, Sussex: Wheatsheaf Books, 1983.

CIGARRO do Crime. **Fórum Nacional Contra a Pirataria e Ilegalidade (FNCP)**, 2020. 1 vídeo (43 min). Publicado pela Vice Brasil. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=sJlh7ech6m0>. Acesso em: 13 mai. 2022.

COSTA, Darc. Os novos tipos de guerra. **Escola Superior de Guerra - Centro de Geopolítica e Estudos Estratégicos**: Cadernos de Estudos Estratégicos, Rio de Janeiro, p. 17-28, mar. 2019 1808-947x.

DIÁRIO DO NORDESTE. Embarcação com cocaína a caminho da Europa é apreendida na costa de Pernambuco: Cinco tripulantes, todos brasileiros, foram presos. In: **Diário do Nordeste**. Fortaleza/CE, 15 fev. 2021. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ultima-hora/pe/embarcacao-com-cocaina-a-caminho-da-europa-e-apreendida-na-costa-de-pernambuco-1.3047540>. Acesso em: 19 out. 2022.

DIÁRIO DO NORDESTE. Carga com mais de 6 mil caixas de cigarros contrabandeados é apreendida pela PF na costa do Ceará: Material foi apreendido em embarcação que estava em alto mar. Sete homens foram presos. In: DIÁRIO DO NORDESTE. **Diário do Nordeste**. Fortaleza/CE: Redação, 12 mar. 2022. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/seguranca/carga-com-mais-de-6-mil-caixas-de-cigarros-contrabandeados-e-apreendida-pela-pf-na-costa-do-ceara-1.3203216>. Acesso em: 19 out. 2022.

FELDT, Lutz et al. *Maritime Security: Perspectives for a Comprehensive Approach*. **ISPSW Strategy Series**: Focus on Defense and International Security, Berlin, n. 222, abr. 2013

FNPC. Fórum Nacional contra a Pirataria e a Ilegalidade: Contrabando e Mercado Ilegal 2021. In: **Fórum Nacional contra a Pirataria e a Ilegalidade**: Fonte: Receita Federal do Brasil 2021. [S. l.], 2021. Disponível em: https://fnpc.org.br/wp-content/uploads/2022/05/FNCP_lpec_PackSwap_Nacional_2021.pdf. Acesso em: 19 out. 2022.

HOBBS, Thomas. ***Leviathan***. Editado por Michael Oakeshott. Oxford: Basil Blackwell, 1946.

KISSINGER, Henry A.. **Ordem Mundial**. Tradução: Cláudio Figueiredo. Rio de Janeiro, RJ: Objetiva, 2014. 275 p. Título original: World Order. ISBN: 9788539006694.

MORA, Frank O. "**Victims of the Balloon Effect: Drug Trafficking and the U.S. Policy in Brazil and the Southern Cone of Latin America**". *The Journal of Social, Political, and Economic Studies* 21.2 (1996): 115–22. York University Libraries. 22 out 2011.

MOREIRA NETO, Diogo de F.. **Curso de Direito Administrativo**. 16. ed. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2014.

PIEIDADE, João. Segurança marítima e os estudos de segurança: Revisão da literatura. **Relações Internacionais**, [s. l.], p. 11-24, mar. 2018 1645-9199. DOI: <https://doi.org/10.23906/ri2018.57a02>.

SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA SOCIAL DO CEARÁ. **SSPDS e PF apreendem 1,2 tonelada de cocaína em embarcação pesqueira**. Fortaleza/CE: Redação, 20 ago. 2022. Disponível em: <https://www.sspds.ce.gov.br/2022/08/20/sspds-e-pf-apreendem-12-tonelada-de-cocaina-em-embarcacao-pesqueira/>. Acesso em: 19 out. 2022.

TELEGEOGRAPHY. **Submarine Cable Map**. In: Submarine Cable Map. [S. l.], 2022. Disponível em: <https://www.submarinecablemap.com/>. Acesso em: 19 out. 2022.

THE FUND FOR PEACE. **Fragile States Index Heat Map**. In: Fragile States Index Heat Map. [S. l.], 2022. Disponível em: <https://fragilestatesindex.org/analytics/fsi-heat-map/>. Acesso em: 19 out. 2022.

TILL, Geoffrey. **SEAPOWER: A Guide for the Twenty-First Century**. EBSCO Publishing: ebook Collection. King's College London, Londres, 2018.

URBINA, Ian. **Oceano sem lei: jornadas pela última fronteira selvagem**. 1. ed. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2021.

URBINA, Ian. **Oceano sem lei: jornadas pela última fronteira selvagem**. 1. ed. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2021.