UFSM

InterAção

ISSN 2357-7975
ACESSO ABERTO

IA., Santa Maria, v. 17, n. 3, e97266, p. 1-29, 2026 • https://dx.doi.org/10.5902/2357797597266
Submissão: 19/06/2026 • Aprovação: 14/09/2026 • Publicação: 02/10/2026

Artigos Dossiê

O poder-dever da Marinha do Brasil no combate ao tráfico de drogas pelo mar

The power and duty of the Brazilian Navy in combating drug trafficking at sea

Thiago Morais de Almeida Lemes[I], **Rodrigo Grazinoli Garrido**[II]

Polícia Militar de Minas Gerais, Belo Horizonte, MG, Brasil
[II]Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Resumo

Este artigo analisa a atuação da Marinha do Brasil (MB) no combate ao tráfico de drogas sob perspectiva histórico-jurídica. Investiga-se a evolução da Patrulha Naval e da legislação repressiva, destacando que a fiscalização aquática é atribuição nuclear do Poder Naval. Examina-se como a Lei Complementar nº 97/1999 limitou inicialmente a MB à cooperação com a Polícia Federal, criando vulnerabilidades nas rotas aquáticas. Propõe-se que a Lei Complementar nº 136/2010 restaurou a autonomia da Força para o cumprimento de suas atribuições. Além do mais, com base no art. 301 do Código de Processo Penal e no conceito de crime permanente, defende-se que a própria Constituição já confere à MB o poder-dever de agir autonomamente. Assim, o flagrante delito é fundamento jurídico suficiente para a prevenção e repressão qualificada, permitindo que a MB atue ofensivamente em águas jurisdicionais sem depender de outras instituições.

Palavras-chave: Marinha do Brasil; Patrulha naval; Tráfico de drogas; Crime permanente

Abstract

This article analyzes the performance of the Brazilian Navy (MB) in countering drug trafficking from a historical-legal perspective. It investigates the evolution of naval patrolling and repressive legislation, highlighting that aquatic surveillance is a core attribute of Naval Power. The study examines how Supplementary Law No. 97/1999 initially limited the MB to cooperating with the Federal Police, thereby creating vulnerabilities in aquatic routes. It then demonstrates how Supplementary Law No. 136/2010 restored the Force's autonomy to fulfill its duties. Nevertheless, based on Article 301 of the Code of Criminal Procedure and the concept of permanent crime, the article argues that the Constitution itself already grants the MB the power and duty to act autonomously. Thus, an in flagrante delicto situation serves as a sufficient legal basis for prevention and qualified repression, allowing the MB to act offensively in jurisdictional waters without depending on other institutions.

Keywords: Brazilian Navy; Naval patrol; Drug trafficking; Permanent crime

Artigo publicado por InterAção sob uma licença CC BY-NC-SA 4.0.

1 INTRODUÇÃO

O Brasil, com sua extensa costa de aproximadamente 7.500 km e sua gigantesca bacia hidrográfica amazônica, enfrenta o desafio perene do combate ao narcotráfico que se utiliza dessas vias. Nesse cenário, a Marinha do Brasil (MB) surge como peça-chave no seu mister constitucional de defesa do território e da sociedade brasileira. Contudo, no que se refere ao crime de drogas, essa Força Armada encontra-se diante de uma encruzilhada legal: ser um mero apoiador logístico à espera da ação de outros agentes estatais, ou agir preventiva e repressivamente de forma autônoma.

A vocação da MB para o controle e a fiscalização das águas não é um fenômeno recente, mas uma constante histórica que remonta ao período imperial. O policiamento naval feito pelo Serviço de Patrulha Costeira já reprimia o contrabando e ao comércio ilícito de tóxicos, vinculando diretamente a Patrulha Naval ao combate ao narcotráfico, muito antes da grande escalada do problema nos anos 1980 e 1990. Entretanto, o necessário fortalecimento as ações sofreu um severo revés com o Decreto nº 511/1992, que removeu a "repressão ao contrabando e ao descaminho" da definição de Polícia Naval, e com a Lei nº 9.537/1997 (LESTA), que substituiu o termo "Polícia Naval" por "Inspeção Naval". Esse período de enfraquecimento legal, que se estendeu até 2010, coincidiu com a estruturação e expansão do narcotráfico pelas rotas aquáticas, criando um vácuo de poder que os órgãos policiais não conseguiram preencher.

O movimento contrário só foi percebido com a Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010, que alterou a LC 97/1999 inserindo o crucial Art. 16-A que estabelece claramente que cabe às Forças Armadas, "isoladamente ou em coordenação com outros órgãos", atuar contra delitos transfronteiriços na faixa de fronteira, no mar e nas águas interiores, executando patrulhamento, revista de pessoas e embarcações e prisões em flagrante delito. Paralelamente, o Decreto nº 5.129/2004, ao redefinir a Patrulha Naval, já havia restabelecido o princípio da fiscalização abrangente, devolvendo à Marinha o dever de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis em todas as águas

jurisdicionais brasileiras e no alto-mar. Assim, a combinação do Decreto 5.129/2004 com a LC 136/2010 restaurou, e em certa medida ampliou, o poder de polícia que havia sido retirado em 1992.

Ainda é possível agregar a essa discussão o mandamento do art. 301 do Código de Processo Penal, "qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e suas autoridades deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito". Dessa forma, sendo o tráfico de drogas, tipificado no art. 33 da Lei 11.343/2006, um crime permanente, ou seja, cuja consumação se prolonga no tempo enquanto a droga é transportada, guardada ou ocultada, o militar da Marinha, ao se deparar com uma embarcação em situação de tráfico em águas jurisdicionais brasileiras, não está apenas autorizado, mas obrigado a agir. A limitação burocrática imposta pela LC 97/1999 (necessidade de coordenação com a Polícia Federal) não pode prevalecer sobre o mandamento constitucional e processual penal que impõe a todos o dever de reprimir o crime flagrante e permanente.

A hipótese central defendida é que o tráfico de drogas, por sua natureza de crime permanente, mantém um estado de flagrância contínuo, autorizando, pelos artigos 301 do CPP e 16-A da LC 136/2010, a intervenção imediata da Marinha em águas jurisdicionais brasileiras como instituição estatal organizada, com tradição na fiscalização das águas e com meios tecnológicos como o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). Diante disso, o artigo tem o objetivo de realizar um levantamento histórico da atuação da MB no policiamento das águas jurisdicionais e realizar a análise crítica das modificações normativas sobre a atuação autônoma da Força Naval no combate ao tráfico marítimo de drogas. Além disso, buscou-se determinar possíveis correlações entre as modificações normativas e os números de apreensão e rotas do tráfico de entorpecentes no Brasil.

Ao final, espera-se contribuir para o debate estratégico, oferecendo subsídios jurídico-históricos robustos que reforcem a necessidade de uma atuação naval mais proativa, firme e autônoma na repressão ao narcotráfico, baseada na legalidade estrita e na tradição de serviço da Marinha do Brasil à Pátria.

2 UM BREVE HISTÓRICO DA PATRULHA NAVAL

A vocação da Marinha do Brasil para o controle e a fiscalização de suas águas não é um fenômeno recente, mas uma constante histórica que remonta ao período imperial. Muito antes da formalização do conceito de "Patrulha Naval" ou de operações de "Garantia da Lei e da Ordem", o Estado brasileiro já se utilizava de seu poder naval para impor regras, proteger o comércio e reprimir atividades ilícitas no mar e nos rios (Noschang, 2020).

A semente do policiamento aquático brasileiro foi plantada em 1845, com o Decreto nº 358, que autorizou a criação das Capitanias dos Portos, formalizadas pelo Decreto nº 447/1846. Embora o termo "Polícia Naval" ainda não estivesse perfeitamente delineado, a função já existia na prática. Conforme demonstrado por Costa (2021), desde 1803, práticos no Maranhão e Pará já tripulavam escunas armadas para patrulhar. A Marinha do Império, influenciada pela doutrina inglesa (Costa, 2021), tinha como funções principais a proteção do tráfego marítimo e do litoral, inicialmente contra corsários e, posteriormente, no controle de fronteiras fluviais, como evidenciado pela criação da Flotilha do Amazonas em 1868.

A Era Vargas representou um divisor de águas, a partir do incidente com o navio alemão *Baden* em 1930, que desrespeitou a autoridade portuária brasileira, mas foi julgado por um tribunal alemão. Em resposta, o governo brasileiro criou o Tribunal Marítimo (TM) e a Diretoria de Marinha Mercante (1931), buscando consolidar a autoridade nacional sobre suas águas (Silva, 2021). O Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM) de 1940 consolidou a figura da Patrulha Costeira e da Polícia Naval, agora subordinadas ao Ministério da Marinha.

A Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955, instituiu formalmente o Serviço de Patrulha Costeira, que em 2004 seria renomeado para Patrulha Naval pelo Decreto nº 5.129. A legislação de 1955 já elencava, em seu Art. 1º, a missão de "auxiliar os serviços de repressão ao contrabando e ao comércio ilícito de tóxicos" (alínea 'f'), vinculando diretamente a Patrulha Costeira ao combate ao narcotráfico, muito antes da grande escalada do problema nos anos 80 e 90.

Posteriormente, o Decreto nº 50.330/1961, que regulamentou o Tráfego Marítimo, definiu Polícia Naval como atribuição para "fiscalizar e exigir a fiel observância [...] das leis" e, crucialmente, para a "repressão ao contrabando e ao descaminho". Essa redação demonstra que, para o legislador da época, a Marinha possuía uma atribuição claramente repressiva contra ilícitos econômicos e de fronteira, uma função embrionária de polícia judiciária.

A tendência de fortalecimento da Polícia Naval sofreu um severo revés com o Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992. Este decreto, ao alterar o RTM de 1982, removeu a expressão "repressão ao contrabando e ao descaminho" da definição de Polícia Naval. Mais grave, inseriu um parágrafo explicitando que não competia à Polícia Naval ações preventivas ou repressivas de alçada de outros órgãos federais, salvo se solicitado.

Essa mudança institucional representou um marco de enfraquecimento operacional, uma vez que a Marinha, que anteriormente atuava de ofício, teve seu papel reduzido ao de coadjuvante. Sob o novo ordenamento, a instituição passou a depender de solicitações da Polícia Federal ou da Receita Federal para atuar contra ilícitos, consolidando-se como um órgão que aguarda o acionamento externo mesmo diante de flagrantes irregularidades.

Nesse contexto, a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA – Lei nº 9.537/1997) ratificou essa transição ao substituir o termo 'Polícia Naval' por 'Inspeção Naval', priorizando o caráter administrativo e a segurança da navegação em detrimento da função repressiva. Essa alteração mitigou o poder de império da força, distanciando-a do conceito de poder de polícia defendido por Ferreira e Garrido (2026). Segundo os autores, o exercício do poder de polícia é um requisito suplementar e indispensável para a identificação do agente público, definindo-se pela imposição de limites a direitos e liberdades individuais em prol do interesse público o que caracteriza, tipicamente, uma atividade de polícia administrativa. Portanto, para que a atuação do agente estatal seja legítima e não configure abuso de poder ou

usurpação de função, é imperativo que ele esteja expressamente autorizado por lei a exercer essa prerrogativa. Somente por meio dessa competência legal específica torna-se possível restringir bens e atividades particulares em benefício da coletividade e da fidedignidade da ordem jurídica.

Como demonstrado pelas normas (Decreto nº 511/1992 e Lei nº 9.537/1997), a partir da década de 1990, a atuação da MB em ações de caráter policial passou a ser vista como excepcional e episódica, sujeita a críticas de inconstitucionalidade por parte de alguns juristas, que exigiam a decretação de intervenção federal ou estado de defesa para que a MB pudesse atuar.

A confusão mencionada dissipa-se ao notar que, embora o Art. 142 da CF/88 e a LC 97/99 prevejam a operação de GLO, esse instrumento mantém o problema da reatividade, pois exige uma decretação formal e excepcional para que as Forças Armadas exerçam poderes de polícia. O Projeto de Lei Complementar nº 229/2025 surge justamente para suprir essa lacuna, visando conferir uma competência subsidiária de caráter permanente, preventivo e repressivo, dispensando a excepcionalidade da GLO para o combate a organizações criminosas.

No que tange à atuação em águas, embora o texto do PL enfatize áreas urbanas e rodovias, sua lógica de "poder de polícia pleno" deve ser estendida ao ambiente aquaviário para sanar o enfraquecimento gerado pela LESTA. Assim, a Marinha retomaria a capacidade de agir de ofício contra ilícitos transfronteiriços e o narcotráfico, superando a atual limitação administrativa que a reduz a um papel de apoio à Polícia Federal ou Receita Federal, conforme os critérios de legitimidade do poder de polícia discutidos por Ferreira e Garrido (2026).

2.1 A restauração com a LC 136/2010 e o Decreto 5.129/2004

O ponto de virada legal veio com a crescente percepção lógica de que o tráfico de drogas havia se aproveitado desse vácuo de poder deixado pela carência de legislações combativas. A Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010, alterou

a LC 97/1999, inserindo o crucial Art. 16-A. Este artigo, estabelece claramente que cabe às Forças Armadas, "isoladamente ou em coordenação com outros órgãos", atuar contra delitos transfronteiriços e ambientais na faixa de fronteira, mar e águas interiores, executando patrulhamento, revista de pessoas/embarcações e prisões em flagrante delito.

Paralelamente, o Decreto nº 5.129/2004, ao redefinir a Patrulha Naval, já havia restabelecido o princípio da fiscalização abrangente, dando à MB a responsabilidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis em todas as AJB e no alto-mar. Assim, a combinação do Decreto 5.129/2004 com a LC 136/2010 restaurou, e em certa medida ampliou, o poder de polícia que havia sido retirado em 1992. A história da Patrulha Naval é, portanto, um arco que vai da autonomia inicial à restrição burocrática e, finalmente, à redescoberta de seu papel essencial na repressão qualificada ao crime organizado transnacional.

A despeito desse robusto arcabouço jurídico, que deve ser entendido em conjunto, que confere à Marinha do Brasil plena autonomia operacional, observa-se, na prática institucional, persistente timidez no emprego desse poder-dever de polícia. A cultura organizacional, moldada por décadas de restrições impostas pelo Decreto nº 511/1992 e pela LC 97/1999, parece ter introjetado uma postura de cautela excessiva, que se traduz na dependência operacional e na preferência por ações coordenadas com a Polícia Federal e com a receita federal, mesmo quando a lei autoriza a atuação isolada que pode ser visto em várias reportagens[I] de atuação conjunta ou apenas em operações de Garantia da Lei e da Ordem.

Essa espera por outros órgãos, manifesta-se, p.ex., na relutância em

[I] SALES, Vinícius. GLO: Marinha tenta combater tráfico internacional de cocaína nos portos. Gazeta do Povo, [s. l.], 7 nov. 2023. Disponível em: https://www.gazetadopovo.com.br/republica/glo-marinha-foca-em-combater-trafico-de-cocaina-nos-portos/.

CRUZ, Victor. Marinha integra Operação Ágata no combate ao crime e amplia presença do Estado na fronteira do Amazonas. Agência Marinha de Notícias, [s. l.], 19 maio 2025. Disponível em: https://www.agencia.marinha.mil.br/defesa-naval/marinha-integra-operacao-agata-no-combate-ao-crime-e-amplia-presenca-do-estado-na.

RIBBEIRO, Leonardo. Marinha realiza quase 5 mil procedimentos em operação "GLO do Mar". CNN Brasil, Brasília, 20 nov. 2023. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/marinha-realiza-quase-5-mil-procedimentos-em-operacao-glo-do-mar/.

MENDONÇA, Vanessa. Marinha, Receita e Polícia Federal combatem o tráfico de drogas. Agência Marinha de Notícias, [s. l.], 31 jan. 2024. Disponível em: https://www.agencia.marinha.mil.br/defesa-naval/marinha-receita-e-policia-federal-combatem-o-trafico-de-drogas.

POLÍCIA FEDERAL. PF e Marinha, em ação conjunta, combatem tráfico internacional de drogas. Portal Gov.br, [s. l.], 3 abr. 2024. Disponível em: https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2024/04/pf-e-marinha-em-acao-conjunta-combatem-trafico-internacional-de-drogas.

realizar abordagens autônomas em águas jurisdicionais brasileiras, no receio de responsabilização administrativa ou penal por parte dos comandantes e no subaproveitamento do art. 301 do Código de Processo Penal como fundamento imediato para a prisão em flagrante. Inclusive essa é a visão da doutrina de SILVA (1999, p. 746)

> A Constituição vigente abre a elas um capítulo do Título V sobre a defesa do Estado e das instituições democráticas com a destinação acima referida, de tal sorte que sua missão essencial é a da defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais, o que vale dizer, por um lado, defesa das instituições democráticas, pois a isso corresponde a garantia dos poderes constitucionais, que, nos termos da Constituição, emana do povo (art.1º, parágrafo único). Só subsidiariamente e eventualmente lhes incumbe a defesa da lei e da ordem, porque essa defesa é de competência primária das forças de segurança pública, que compreendem a polícia federal e as polícias civil e militar dos Estados e do Distrito Federal.

Tal hesitação, embora compreensível do ponto de vista da segurança jurídica e da tradição castrense, acaba por resgatar, por vias transversas, o vácuo de poder que a própria LC 136/2010 buscou eliminar, permitindo que o narcotráfico continue a explorar as brechas entre a autorização legal e a efetiva ação no mar.

Esse entendimento, embora reflita a posição tradicional sobre o papel subsidiário das Forças Armadas na segurança pública, não considera a especificidade do ambiente aquaviário nem a evolução legislativa que conferiu à Marinha competência autônoma para atuar na repressão ao tráfico de drogas em águas jurisdicionais. O receio que ainda persiste na instituição, no entanto, não é infundado, pode ser, ao menso, em parte, explicado pelo fenômeno do “apagão das canetas” ou do “direito administrativo do medo”. Aí exemplificado pelo temor do gestor, *in casu*, do militar, em atuar tendo em vista a sobrecarga de supostas fiscalizações sobre o serviço público. Quanto a este receio, pontua Fernando Vernalha (2016):

> O administrador público vem, aos poucos, desistindo de decidir. Ele não quer mais correr riscos. Desde a edição da Constituição de 88, que inspirou um modelo de controle fortemente inibidor da liberdade e da autonomia do gestor

> público, assistimos a uma crescente ampliação e sofisticação do controle sobre as suas ações. Decidir sobre o dia a dia da Administração passou a atrair riscos jurídicos de toda a ordem, que podem chegar ao ponto da criminalização da conduta. Sob as garras de todo esse controle, o administrador desistiu de decidir. Viu seus riscos ampliados e, por um instinto de autoproteção, demarcou suas ações à sua "zona de conforto". Com isso, instalou-se o que se poderia denominar de *crise da ineficiência pelo controle*: acuados, os gestores não mais atuam apenas na busca da melhor solução ao interesse administrativo, mas também para se proteger. Tomar decisões heterodoxas ou praticar ações controvertidas nas instâncias de controle é se expor a riscos indigestos. E é compreensível a inibição do administrador frente a esse cenário de ampliação dos riscos jurídicos sobre suas ações. Afinal, tomar decisões sensíveis pode significar ao administrador o risco de ser processado criminalmente. Como consequência inevitável da retração do administrador instala-se a ineficiência administrativa, com prejuízos evidentes ao funcionamento da atividade pública.

A essa realidade descrita por Vernalha, soma-se o fenômeno que a literatura contemporânea tem caracterizado como *accountability overload, ou seja,* a sobrecarga e a superposição de instâncias de controle sobre a ação administrativa que, não raro, chega a comprometer a própria eficiência da gestão pública em decorrência de seus excessos e de suas patologias (Willeman, 2016, p. 299). No ambiente militar, tradicionalmente marcado pela rigidez hierárquica e pela aversão ao risco jurídico, esse fenômeno se agrava: o militar que decide agir autonomamente diante de um flagrante delito no mar sujeita-se não apenas a controles administrativos, mas também a potenciais responsabilizações penais, o que explica, em boa medida, a persistente timidez operacional observada mesmo após a edição da LC 136/2010.

2.2 O Crime Permanente e o Poder-dever de Polícia: o Art. 301 do CPP como Base

A grande virada de chave jurídica que este artigo propõe vai além da LC 136/2010, pois mesmo antes dela, ou como seu fundamento último, está o Código de Processo Penal. O Art. 301 do CPP é claro: "Qualquer do povo poderá e as autoridades

policiais e suas autoridades deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito".

O tráfico de drogas, como tipificado no art. 33 da Lei 11.343/2006, é um crime permanente, ou seja, significa que sua consumação se prolonga no tempo e sobre o tema, Lima (2022, p.1052) conceitua crime permanente da seguinte forma

> Aquele cuja consumação, pela natureza do bem jurídico ofendido, pode protrair-se no tempo, detendo o agente o poder de fazer cessar a prática delituosa a qualquer momento. Como se vê, uma das principais características do crime permanente consiste em o agente poder fazer cessar a perturbação do bem jurídico a qualquer momento. Ele possui o domínio do fato, da conduta e do resultado.

Como pode ser visto, o crime não se encerraria no momento em que a droga é embarcada, mas se renova a cada instante em que ela é transportada, guardada, ocultada, ou seja, enquanto o navio navega com a carga ilícita, o estado de flagrância é contínuo.

Sob essa ótica, o militar da Marinha, ao se deparar com uma embarcação em situação de tráfico, não está apenas autorizado, mas obrigado a agir. A MB é uma "autoridade" no sentido lato do termo, e seus oficiais e praças são, antes de tudo, agentes do Estado. A limitação burocrática imposta pela LC 97/1999 (necessidade de coordenação) não pode prevalecer sobre o mandamento constitucional e processual penal que impõe a todos a obrigação de reprimir o crime flagrante e permanente tal como o Tráfico de Drogas e quem diz que é crime permanente é o STF no julgamento do RE 1492256.

> EMENTA: PENAL. PROCESSO PENAL. AGRAVO REGIMENTAL NOS EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. TRÁFICO DE DROGAS (ART. 33, CAPUT, DA LEI 11.343/2006). INGRESSO DOMICILIAR. FUNDADAS RAZÕES PARA O INGRESSO NO IMÓVEL DEVIDAMENTE JUSTIFICADAS A POSTERIORI. OBSERVÂNCIA DAS DIRETRIZES FIXADAS POR ESTA SUPREMA CORTE NO JULGAMENTO DO TEMA 280 DA REPERCUSSÃO GERAL. ACÓRDÃO DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA EM DESCONFORMIDADE COM A JURISPRUDÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. DIVERGÊNCIA DEMONSTRADA.

> (...)
>
> 8. EM SE TRATANDO DE DELITO DE TRÁFICO DE DROGAS PRATICADO, EM TESE, NAS MODALIDADES "GUARDAR" OU "TER EM DEPÓSITO" A CONSUMAÇÃO SE PROLONGA NO TEMPO E, ENQUANTO CONFIGURADA ESSA SITUAÇÃO, A FLAGRÂNCIA PERMITE A BUSCA DOMICILIAR, INDEPENDENTEMENTE DA EXPEDIÇÃO DE MANDADO JUDICIAL, DESDE QUE PRESENTES FUNDADAS RAZÕES DE QUE EM SEU INTERIOR OCORRE A PRÁTICA DE CRIME, COMO CONSIGNADO NO INDIGITADO RE 603.616, PORTADOR DO TEMA 280 DA SISTEMÁTICA DA REPERCUSSÃO GERAL DO STF.
>
> A G .REG. NOS EMB .DIV. NO A G .REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 1.492.256 PARANÁ. RELATOR : MIN. EDSON FACHIN REDATOR DO ACÓRDÃO : MIN. ALEXANDRE DE MORAES (17/02/2025).

No acórdão citado, a Corte reafirmou que, em se tratando de delito de tráfico de drogas praticado, em tese, nas modalidades "guardar" ou "ter em depósito", a consumação se prolonga no tempo. Enquanto configurada essa situação, a flagrância permite a ação imediata da autoridade, independentemente de mandado judicial, desde que presentes fundadas razões. Dessa forma, a natureza permanente do crime de tráfico de drogas impõe uma interpretação teleológica que se sobrepõe a amarras burocráticas, autorizando e exigindo que os agentes do Estado, incluindo os militares da Marinha, ajam prontamente para cessar a ilicitude flagrante que se perpetua no tempo e no espaço das hidrovias nacionais.

2.3 A Consolidação Legal com a LC 136/2010 e o Decreto 5.129/2004

A LC 136/2010 veio, portanto, não para "criar" um poder novo, mas para explicitar e remover os óbices inconstitucionais que haviam sido introduzidos. O Art. 16-A desfaz as amarras e traz a autorização operacional para a Marinha, garantindo-lhe a prerrogativa de atuar *isoladamente* em patrulhamento, revista e prisão.

Quando combinado com o Decreto 5.129/2004, que confere à Patrulha Naval a missão de fiscalizar o cumprimento de leis em todas as AJB, o arcabouço jurídico atual é notório, pois a Marinha não precisa esperar a polícia judiciária judiciária federal que

é representada pela PF. A Marinha pode atuar sozinha e em conjunto caso queira. A prisão em flagrante realizada, por exemplo, por um Capitão de Fragata no oceano atlântico tem a mesma validade jurídica da prisão feita por um Delegado ou pela PM em terra, com a diferença de que o militar tem o respaldo da disciplina e da hierarquia para executar a ação com a força necessária.

Conclui-se que o crescimento do tráfico por vias aquáticas não foi um fenômeno natural, mas sim o resultado de uma escolha política de desarmar a Marinha juridicamente e legalmente. A correção desse erro com a LC 136/2010, somada à interpretação sistemática do Art. 301 do CPP, recoloca a Marinha do Brasil em seu papel histórico e constitucional: o de guardiã soberana de nossas águas, com plenos poderes para, isoladamente, cortar as rotas do narcotráfico e proteger o bem mais precioso da Nação, a sua população.

3 ENFRAQUECIMENTO LEGAL E O AVANÇO DO TRÁFICO PELO MAR

O período de maior restrição legal ao poder de polícia da Marinha, compreendido entre o Decreto nº 511/1992 e a Lei Complementar nº 136/2010, coincide com uma fase de estruturação e expansão do narcotráfico no Brasil, refletida em volumes de apreensão significativamente inferiores aos dados atuais. Dados do DICOR/PF (2022) mostram a série histórica de apreensão de cocaína (Fig 1). Entre 2001 e 2010, os índices mantiveram-se relativamente baixos e estáveis, raramente ultrapassando a marca das 27 toneladas anuais.

O período de maior restrição legal ao poder de polícia da Marinha, compreendido entre o Decreto nº 511/1992 e a Lei Complementar nº 136/2010, coincide com a fase de estruturação e expansão das rotas de narcotráfico no Brasil. Embora os dados consolidados do DICOR/PF (2022) apresentados na série histórica (Fig. 1) foquem especificamente na cocaína, este indicador serve como um parâmetro da dinâmica criminal do período. Entre 2001 e 2010, os índices de apreensão mantiveram-se em patamares baixos e estáveis, raramente ultrapassando 27 toneladas anuais, o que

pode refletir uma atuação estatal ainda limitada pela fragmentação de competências.

Contudo, após o marco legal de 2010, observa-se um salto exponencial que transcende tal como demonstra o gráfico as elevadas apreensões de cocaína, que atingiu o pico histórico de 104,5 toneladas em 2019. O crescimento acentuado nas apreensões é contemporâneo ao período em que a Marinha do Brasil, ainda que de forma gradual e em caráter de apoio, retoma o exercício de funções repressivas no ambiente marítimo.

Figura 1 – Apreensão de cocaína no Brasil: toneladas apreendidas por ano entre 2001 e 2021



Fonte: DICOR/PF (2022)

Esse crescimento vertiginoso nas métricas de apreensão após 2010 evidencia não apenas o aumento da eficiência repressiva e da integração entre as forças, mas também a magnitude do desafio logístico imposto pelo crime organizado nas fronteiras e águas jurisdicionais brasileiras. Assim, ainda que as quantidades de apreensão de cocaína não permitam fazer uma correlação direta com a atuação da

MB na repressão do tráfico através das águas jurisdicionais, a transição da função policial para a função administrativa na atuação da Marinha na virada entre os anos de 1990 e 2010 não contribuiu em nada para o incremento das apreensões. Nesse período, a LESTA retirou o caráter punitivo das intervenções navais, circunscrevendo a Inspeção Naval ao binômio "segurança-salvaguarda" e essa "administrativização" da Força foi selada pela LC 97/1999, que condicionou a aplicação das leis à cooperação interinstitucional, o que, na prática, esvaziou a prerrogativa da autoridade naval de intervir autonomamente diante de delitos graves como o tráfico de drogas." Curiosamente, a partir de 2010, com a mudança da legislação, possibilitando a retomada das ações da MB contra o tráfico, há uma mudança significativa nos montantes de cocaína apreendidas no Brasil (Figura 1).

Ressalta-se que em águas jurisdicionais brasileiras, se há fundadas razões do cometimento de crime de tráfico de drogas, a omissão da MB sob a justificativa de aguardar autorização externa viola tanto o dever legal interno quanto o internacional. As autoridades brasileiras devem agir energicamente contra o tráfico de drogas por força da Convenção Contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas (Brasil, 1991). De forma que "quando o delito é cometido em seu território" ou "a bordo de navio que traz seu pavilhão", "adotará as medidas que forem necessárias para declarar-se competente" (Art. 4). Assim, "[a]s Partes cooperação, de todas as maneiras possíveis, para eliminar o tráfico ilícito por mar, de acordo com o estabelecido no direito internacional do mar." (Art. 17).

Por outro lado, a atuação da MB contra o narcotráfico em alto-mar, na foma do art. 108 da CNUDM (Brasil, 1990), sempre que houver "motivos sérios para acreditar que um navio arvorando a sua bandeira se dedica ao tráfico ilícito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas", não foi alterada, estimulando ainda a possibilidade de buscar "cooperação de outros Estados". Dessa forma, fica evidente que no direito internacional exige-se cooperação e não impõe inércia como parece ter ocorrido no direito interno. É claro que quando a embarcação suspeita arvora bandeira estrangeira, em alto-mar,

faz-se necessária notificar o Estado de origem, solicitando a confirmação do registro e a autorização para adotar medidas adequadas (Art. 17, Brasil, 1991). Dessa forma, os tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário (Brasil, 1990 e 1991), longe de serem um obstáculo, é mais um fundamento para a atuação autônoma e imediata do Poder Naval brasileiro.

Por outro lado, sob a letargia imposta pelas normas internas, qual era a solução encontrada? A "entrega vigiada" ou a comunicação ao DPF, que, muitas vezes, não tinha meios rápidos para chegar ao local, e o que ocorria na prática era que se uma embarcação fosse vista com drogas, a MB deveria acionar outros atores federais (PF) mas não podiam prender os traficantes, que fugiam antes da PF chegar.

Esse cenário parece ter criado uma "zona de conforto" para o narcotráfico em que as vias fluviais da Amazônia, por exemplo, tornaram-se uma rota de baixo risco. O tráfico de cocaína da Colômbia (pelo Rio Negro) e do Peru (pelos rios Solimões, Javari e Purus) floresceu, aproveitando a imensa extensão territorial, a fiscalização ineficaz e a certeza da impunidade (Queiroz, 2021).

4 SOBREPOSIÇÃO BUROCRÁTICA E A FRAGILIDADE DA GOVERNANÇA PORTUÁRIA

O enfraquecimento do poder de polícia da Marinha entre 1992 e 2010 também criou um vácuo espacial aproveitado pelo narcotráfico, haja vista a rota do tráfico (Fig 2) extraída de documento do Centro de Excelência para a Redução da Oferta de Drogas Ilícitas (CdE, 2021).

O Acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) nº 676/2026 (TC 005.929/2025-3) é um documento revelador, pois, ao analisar a atuação das entidades portuárias, aduaneiras e policiais, expõe as consequências nefastas da desarticulação entre as agências de Estado, um problema que a LC 136/2010 tentou, mas não conseguiu resolver sozinha.

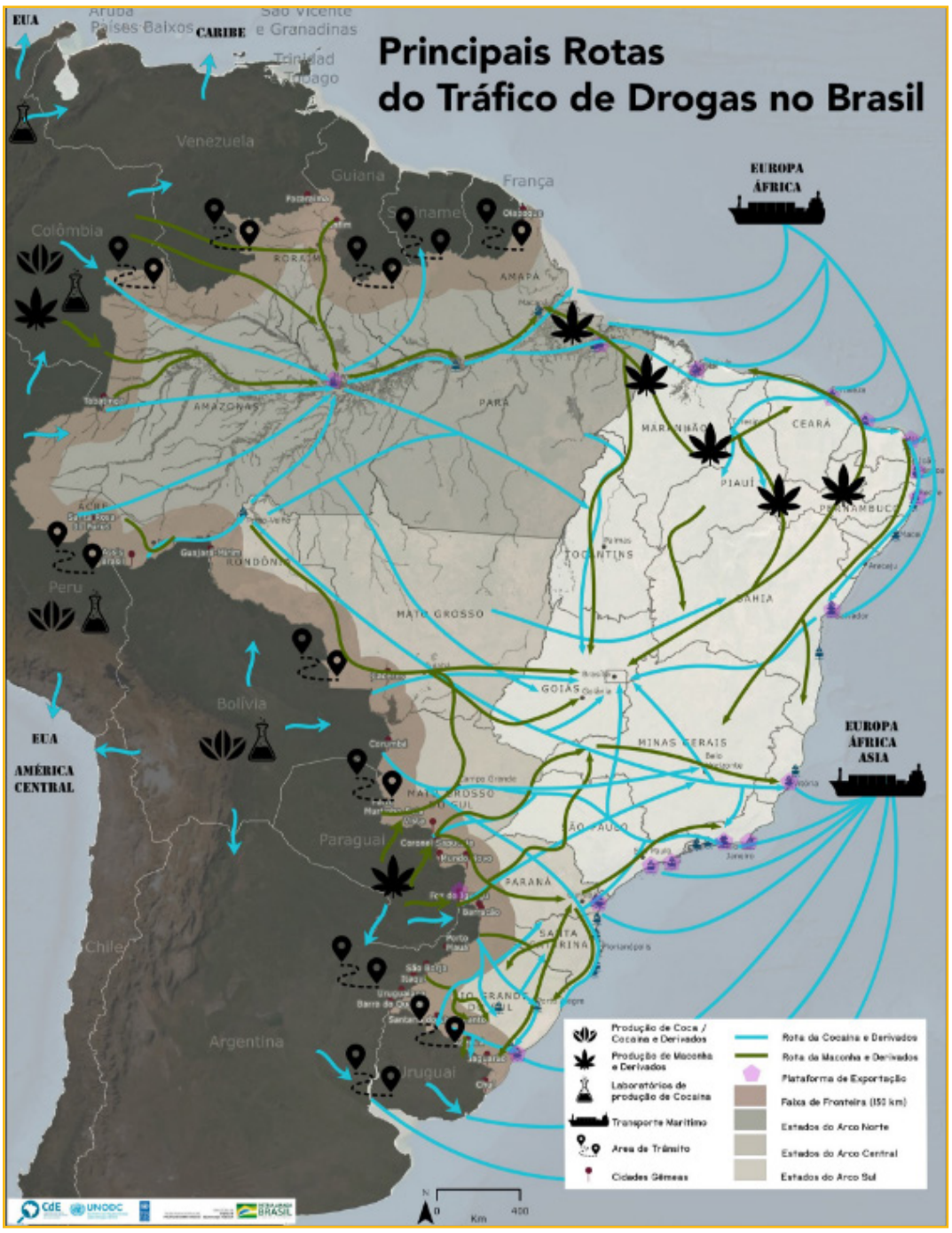
O TCU identificou que a sobreposição de atuação entre a Receita Federal do Brasil (RFB) e a Polícia Federal (PF) nos portos é um problema sistêmico, pois embora constitucionalmente a PF seja a responsável pela repressão ao tráfico federal (Art. 144, §1º, II) e a RFB atue na fiscalização aduaneira, a falta de acordos de nível de serviço tem gerado a quebra da cadeia de custódia das provas.

A auditoria cita laudos periciais contundentes em que no Porto de Santos, peritos criminais federais relataram que "o container já havia sido aberto e desovado" antes de sua chegada, ou que "funcionários do terminal removeram a droga sem o uso de luvas apropriadas". Esta é a materialização do vácuo de poder. Enquanto a RFB, em seu legítimo exercício de repressão ao contrabando, manipula a carga para testes presuntivos, destrói-se a materialidade probatória necessária para identificar os reais financiadores do tráfico.

A consequência é o "efeito agulha no palheiro": apreende-se a droga (o que é importante), mas prende-se apenas o "mula" ou o pescador recrutado, enquanto as organizações criminosas, que utilizam estruturas empresariais e tecnologia de ponta, permanecem intactas. A quebra da cadeia de custódia, como alertou o Ministro Ribeiro Dantas do STJ (HC 653.515/RJ), pode levar à absolvição por fragilidade da prova, perpetuando a sensação de impunidade. Este cenário é um subproduto direto do período em que a Marinha foi afastada da função repressiva, ou seja, a lacuna deixada foi preenchida por uma disputa de competências entre RFB e PF, sem que houvesse uma coordenação estratégica única.

A solução proposta pelo TCU no Acórdão 676/2026 aponta exatamente para o que este artigo defende: a necessidade de um ente com capacidade de permanência, força coativa e autoridade legal para atuar como a força cogente do Estado, preservando a cena do crime e garantindo a cadeia de custódia. As determinações do TCU (itens 9.1 a 9.1.9) são claras: exige-se uma portaria conjunta para definir "acordos de nível de serviço", prazos para comunicação de indícios de crime e, crucialmente, a definição de responsabilidades pela preservação do local do crime até a chegada da autoridade policial.

Figura 2 – Rotas o tráfico de entorpecentes no Brasil



Fonte: CdE)2021)

No entanto, a burocracia entre RFB e PF continuará a gerar atritos e problemas que precisam ser rediscutidos tal como visto pelo TCU. A Marinha do Brasil, neste contexto, emerge como a instituição ideal para atuar como elo entre as duas. Diferente dos auditores da RFB (focados no fisco) e dos delegados da PF (focados na investigação

futura), o militar em uma Patrulha Naval (PatNav) tem o treinamento tático, a disciplina e a autoridade legal (Decreto 5.129/2004 e LC 136/2010) para isolar a área, preservar os vestígios, conter e prender os envolvidos e acionar as autoridades competentes *sem* violar a cadeia de custódia.

A Marinha, com sua capilaridade e capacidade técnica, é o único órgão capaz de operar e integrar um sistema de monitoramento como o SisGAAz (Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul), fornecendo a consciência situacional necessária para transformar o mar em um ambiente de controle no combate ao tráfico de drogas pelo mar.

5 ADAPTAÇÕES DO TRÁFICO REQUEREM RESPOSTA DA MARINHA

As organizações criminosas não são estáticas e se amoldam as lacunas deixadas pelo Estado, de forma que o próprio TCU e o UNODC identificaram uma mudança de modus operandi: diante do aumento da fiscalização nos portos (escaneamento de 100% das cargas para Europa e África, implementado pela RFB a partir de 2016), o narcotráfico migrou para o alto-mar (TCU) nº 676/2026 (TC 005.929/2025-3).

Fica tão evidente o tráfico no mar que reportagens mostram um aumento expressivo de apreensões, utilizando veleiros, barcos de pesca e até narcossubmersíveis não tripulados. A operação “Narco Vela” (2025), deflagrada pela PF, confirmou essa tendência onde traficantes recrutavam pescadores na Baixada Santista, usavam rastreamento por satélite e realizavam o transbordo da droga em alto-mar para embarcações com destino à Europa e África.

Diante desse cenário, impõe-se uma distinção fundamental de localização, pois se a embarcação suspeita estiver em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) ou arvorar bandeira brasileira em alto-mar, a LC 136/2010 e o art. 301 do CPP conferem à Marinha o dever de agir imediatamente, com base na natureza permanente do crime de tráfico.

Se, por outro lado, a embarcação estiver em alto-mar com bandeira estrangeira, sobretudo “bandeiras de conveniência”, a Lei Complementar nº

136/2010 e o art. 301 do CPP não se aplicam, pois nesse caso, a atuação da Marinha rege-se exclusivamente pela CNUDM que exige autorização do Estado de bandeira, uma contradição estranha, mas necessária. A "solução" para este entrave jurídico está na celebração de acordos bilaterais de embarque mútuo e na adesão a mecanismos regionais de cooperação, como o MAOC-N, que permitem autorizações prévias e genéricas para abordagens em alto-mar.

A exigência de autorização do Estado de bandeira, embora prevista no direito internacional, não pode ser um entrave para se sobrepor ao princípio constitucional da segurança pública e à obrigação legal de reprimir o flagrante. A soberania do Estado de bandeira cede espaço ao interesse público primário do Estado costeiro (ou interventor) de proteger a si e à comunidade internacional dos danos do narcotráfico, o que deságua inevitavelmente em acordos de colaboração urgente.

A Operação Ágata, coordenada pelo Ministério da Defesa, já materializa essa potência. Relatórios da Agência de Notícias da Marinha mostram ações conjuntas entre MB, PF e Receita Federal no Porto do Rio de Janeiro (Operação Tridente) e a apreensão histórica de 3,62 toneladas de cocaína a 18 milhas náuticas de Recife (2023), realizadas com base no poder de polícia conferido à Marinha. A diferença de 2023 para 2009 é exatamente o arcabouço legal da LC 136/2010, que retirou a exigência de esperar a PF para agir.

Contudo, para que o dever de agir se converta em efetividade permanente e não apenas em reações episódicas, a Marinha do Brasil precisa dos meios e da doutrina adequada, pois as ameaças evoluíram, e a resposta estatal deve acompanhar o ritmo. É nesse ponto que a capacidade tecnológica, a cooperação internacional e o fortalecimento do Poder Naval se revelam indispensáveis, conectando-se diretamente à necessidade de a Marinha atuar como fator de dissuasão e não apenas como força de reação.

Nesse sentido, segundo Luis (2015), o Poder Naval brasileiro consolidou sua autonomia ao desvincular-se de doutrinas estrangeiras e focar em uma estratégia de

dissuasão e controle oceânico no Atlântico Sul, visando garantir a soberania nacional e o desenvolvimento da consciência marítima no país. Continuando no escólio de Luis (2015), o Poder Naval brasileiro é compreendido como a expressão militar do poder marítimo nacional, abrangendo não apenas os recursos bélicos e a administração em terra, mas também atividades de cooperação técnica e diplomacia naval.

Historicamente, sua evolução foi marcada pela transição de uma postura defensiva focada no controle do Atlântico Sul e na proteção dos recursos da "Amazônia Azul". Atualmente, o planejamento da Marinha do Brasil orienta-se pela "defesa distante" e pela negação do uso do mar, justificando o desenvolvimento de meios tecnológicos avançados, como a propulsão nuclear, para garantir a soberania e a dissuasão contra ingerências externas em águas jurisdicionais brasileiras.

Além disso, o desenvolvimento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) é um passo decisivo ao integrar radares, sensores, satélites e sistemas de inteligência; a Marinha está construindo o "Sistema de Vigilância da Amazônia Azul" que faltava para monitorar os 4,5 milhões de km² de águas jurisdicionais. A implantação do VTMIS nos portos de Vitória (já operacional) e a previsão para Santos são exemplos de como a tecnologia pode transformar "terra de ninguém" em território controlado. No entanto, como já demonstrado, a tecnologia é inócua sem o arcabouço legal e jurídico que a autorize

A MB deve ser a integradora do sistema, enquanto a RFB controla a carga e a PF investiga o crime, e a Marinha controla o ambiente. Através do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (ComOpAz), a Marinha pode coordenar as ações interagências no mar, servindo de plataforma avançada para agentes da PF e fiscais da RFB, garantindo a legalidade da abordagem e a integridade da cadeia de custódia.

A Colômbia, que também enfrenta o narcotráfico por mar, desenvolveu capacidades significativas de Combate Fluvial (Echeverry Andrade, Molina e Garcia-llave, 2024). As operações BRACOLPER (Brasil, Colômbia, Peru) são um passo importante,

mas é necessário institucionalizar essas parcerias. O Brasil deve negociar acordos de "embarque mútuo" com países como Colômbia, Peru e os da Europa (via MAOC-N), permitindo que navios de guerra brasileiros possam perseguir e abordar embarcações suspeitas em águas internacionais sem a morosa solicitação de autorização *ad hoc*. A cooperação é a chave, como se viu na Operação Narco Vela (2025), que teve início a partir de um alerta da DEA (EUA) sobre 3 toneladas apreendidas em um veleiro brasileiro na costa da África. A repressão ao tráfico marítimo é um esforço global, e a Marinha do Brasil deve ser protagonista no Atlântico Sul.

6 OPORTUNIDADES ESTRATÉGICAS: DO PODER-DEVER LEGAL À AÇÃO EFETIVA

O reconhecimento do poder-dever legal da Marinha do Brasil (MB) no combate ao tráfico de drogas em águas jurisdicionais brasileiras, conforme demonstrado nos capítulos anteriores, por óbvio não encerra o debate. Impõe-se, a partir dessa premissa, a análise das oportunidades concretas para transformar a autorização normativa em uma política de Estado eficiente e sustentada em defesa da pátria e dos cidadãos. Estudos comparativos recentes (Morata & Lauro, 2025), ao analisarem as ações da MB e da *United States Coast Guard* (USCG), oferecem evidências empíricas e apontam caminhos práticos que merecem ser incorporados à estratégia naval brasileira.

A tese central deste artigo encontra validação quantitativa na análise de custo-benefício verificados no período de restrição legal (1992-2010) que coincidiu com a estruturação das rotas de narcotráfico sem grandes interrupções, e o período pós LC 136/2010 demonstrou um salto exponencial nas apreensões (Morata & Lauro, 2025, p. 10). Mais relevante ainda é a demonstração de eficiência, pois entre 2022 e 2023, o custo estimado das operações da MB na repressão ao tráfico foi de aproximadamente 2 milhões de reais, resultando em um prejuízo estimado de 1,37 bilhão de reais às organizações criminosas (Morata & Lauro, 2025, p. 25-29).

Sob a ótica da Teoria Econômica do Crime (Becker, 1968), a MB atua diretamente na elevação dos custos e riscos da fase de distribuição do mercado ilícito da cocaína, gerando um efeito dissuasor e incapacitador. Este dado é fundamental tendo em vista que a atuação autônoma da MB, longe de ser um custo simplista, é um investimento de altíssimo retorno social e econômico, que deve ser reconhecido e potencializado no planejamento orçamentário da União, especialmente no âmbito da Estratégia Nacional de Fronteiras (ENAFRON).

As adaptações do *modus operandi* do narcotráfico, mencionadas no capítulo anterior, exigem foco e trabalho, pois a análise de suas rotas e dos pontos de exportação revelam uma ameaça concreta à segurança marítima e portuária brasileira. O Brasil consolidou-se como o segundo maior exportador de cocaína para a Europa, com os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) atuando como os principais *points* logísticos dessa cadeia ilícita (Morata & Lauro, 2025, p. 8, 22). As organizações criminosas, notadamente o Primeiro Comando da Capital (PCC), utilizam métodos sofisticados de ocultação em contêineres e obras vivas de navios, explorando vulnerabilidades na governança portuária (Morata & Lauro, 2025, p. 9).

Esta constatação deve direcionar o poder-dever da MB onde as ações dos Grupamentos de Patrulha Naval (GptPatNav) e suas inspeções subaquáticas nos portos de Santos e Paranaguá não são uma atividade secundária, mas sim uma linha de frente essencial para esse combate. A atuação da MB na repressão ao flagrante nesses pontos críticos e salvaguarda da cadeia de custódia deve ser priorizada e dotada de recursos adequados, em integração permanente com a Polícia Federal e a Receita Federal e também outros atores estatais, mas sem perder sua autonomia operacional, conforme garantido pela LC 136/2010.

A experiência da *Joint Interagency Task Force South* (JIATFS), liderada pela USCG, demonstra que a eficácia no combate ao narcotráfico marítimo é maximizada pela integração, e não apenas pela coordenação, de esforços. A JIATFS opera como um centro de fusão interagências, com oficiais da guarda costeira, marinha, alfândega e agências de inteligência atuando sob o mesmo comando e em estrutura de Estado-Maior compartilhada (Morata & Lauro, 2025, p. 33-35).

O artigo de Morata & Lauro (2025, p. 34) identifica que, embora o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (ComOpAz) seja uma evolução significativa, ele ainda não possui a estrutura interagências do modelo estadunidense a qual deve ser analisada para ser proposta um modelo parecido. Esta é uma oportunidade a ser explorada, pois a MB pode e deve liderar a criação de uma estrutura de segurança marítima mais integrada no Brasil, convidando pontos focais da PF, da RFB, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e da Autoridade Portuária para exercerem funções no Estado-Maior do ComOpAz. Tal medida concretizaria, na prática operacional, a "coordenação" prevista na lei, transformando-a em uma verdadeira integração de governança marítima.

Finalmente, o combate ao tráfico transnacional exige cooperação internacional onde a atuação isolada enfraquece o poder de combate e a atuação da MB beneficia diretamente a segurança de países mundialmente falando e principalmente os europeus, que são os destinatários finais de grande parte da cocaína que transita pelo Brasil (Morata & Lauro, 2025, p. 22-23). Aproximadamente 80% das apreensões de cocaína na área de jurisdição da JIATFS em 2023 foram realizadas por marinhas de países parceiros (Morata & Lauro, 2025, p. 27), evidenciando o potencial de um esforço conjunto.

Nesse sentido, o Brasil deve avançar na celebração de acordos bilaterais de embarque mútuo e, mais ambiciosamente, na criação de um Centro de Inteligência Marítima para o Atlântico Sul, vinculado ao ComOpAz. Inspirado nos centros JOC (*Joint Operations Center*) e PNCC (*Partner Nation Coordination Center*) da JIATFS, o que permitiria o compartilhamento de informações e o planejamento de operações combinadas com países sul-americanos produtores (Colômbia, Peru) e europeus consumidores (Portugal, Espanha, França, Países Baixos, Bélgica).

Tal iniciativa ampliaria a consciência situacional marítima e estenderia as defesas brasileiras além de suas fronteiras marítimas, atuando diretamente na prevenção e repressão qualificada ao crime organizado transnacional.

7 CONCLUSÃO

A presente pesquisa percorreu um longo arco histórico e jurídico para responder a uma questão central: pode a Marinha do Brasil atuar sozinha no combate ao tráfico de drogas em águas jurisdicionais? A resposta, sustentada pelos documentos analisados, é um SIM categórico.

A história demonstrou que o período de maior restrição ao poder de polícia da Marinha (1992-2010) coincidiu com a explosão do uso de rotas aquáticas pelo narcotráfico, criando um vácuo de poder que as polícias judiciárias, sozinhas, não conseguiram preencher. A evolução da legislação sobre drogas, de um modelo sanitário para um modelo bélico, paradoxalmente amarrou as mãos da Força mais capacitada para o combate em larga escala.

Contudo, a Lei Complementar nº 136/2010 representou um divisor de águas. Ao incluir o Art. 16-A, o legislador restaurou o poder de polícia das Forças Armadas na faixa de fronteira, no mar e nas águas interiores, autorizando o patrulhamento, a revista e a prisão em flagrante delito.

A tese central deste artigo reside na interpretação sistemática do Art. 16-A da LC 136/2010 com o Art. 301 do Código de Processo Penal. O tráfico de drogas é um crime permanente. Enquanto o navio navega com a carga ilícita, o estado de flagrância é contínuo. Logo, o militar da Marinha, como agente do Estado, não tem apenas o poder, mas o dever legal de agir imediatamente em águas jurisdicionais brasileiras, independentemente da presença da Polícia Federal. Por outro lado, em alto-mar, em respeito ao direito internacional exige-se a autorização do Estado de bandeira, razão pela qual o Brasil deve priorizar acordos bilaterais de embarque mútuo para viabilizar a repressão célere ao tráfico também nesse espaço.

A auditoria do TCU evidenciou a fragilidade da governança portuária e a sobreposição burocrática que ainda prejudica a cadeia de custódia. A migração do tráfico para o alto-mar e o uso de bandeiras de conveniência impõem obstáculos à

jurisdição. No entanto, a Marinha do Brasil já demonstrou, em operações recentes (Ágata, Lais de Guia, Narco Vela), que possui a capilaridade, a tecnologia (SisGAAz) e a doutrina para enfrentar esses desafios autonomamente.

A Marinha não pode se transformar em uma força policial, mas deve reassumir seu papel histórico de guardiã da soberania nas águas. Dessa forma, o Estado, por intermédio da sua Marinha, deve retomar o controle de suas hidrovias e mares, não como um ator coadjuvante, mas como o Leviatã dos mares, cuja presença impõe ordem, legalidade e a certeza de que, no mar territorial brasileiro, o crime encontrará uma muralha de aço, disciplina e rigor jurídico.

Para além do poder-dever legal, foram identificadas oportunidades concretas, como o foco estratégico nos portos de Santos e Paranaguá, a integração da governança marítima nos moldes da JIATFS e a criação de um centro de inteligência para o Atlântico Sul, que podem potencializar a eficiência da MB.

A resposta final à questão de pesquisa é inequívoca: a Marinha do Brasil possui plenas condições legais, históricas e operacionais para atuar isoladamente no combate ao tráfico de drogas. A LC 136/2010 e o art. 301 do CPP fornecem o escudo jurídico. Resta agora que a estratégia naval incorpore este poder-dever como vetor central de planejamento, dotando a Força de meios, treinamento e, sobretudo, da confiança institucional necessária para exercer, com firmeza e legalidade, o papel de autoridade máxima nas águas que banham a Pátria.

REFERÊNCIAS

ALEXANDER, Michele. **A nova segregação**: racismo e encarceramento em massa. Tradução Pedro Davoglio. São Paulo: Boitempo, 2017.

BECKER, Gary S. Crime and Punishment: An Economic Approach. T**he Journal of Political Economy**, Chicago, v. 76, n. 2, p. 169-217, mar. 1968.

BOITEUX, Luciana. Contradicciones y ambiguedades en la política brasileña de drogas en siglo XXI: avances y retrocesos. *In*: **LABATE, Beatriz Caiuby; RODRIGUES, Thiago (org.). Drogas, política y sociedad en América Latina y el Caribe**. Ciudad de México: Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2015. p. 317-340.

BRASIL. Decreto nº 358, de 22 de maio de 1845. Autoriza a criação das Capitanias dos Portos. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, Rio de Janeiro, 1845.

BRASIL. Decreto nº 447, de 15 de julho de 1846. Formaliza as Capitanias dos Portos. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, Rio de Janeiro, 1846.

BRASIL. Decreto nº 50.330, de 19 de março de 1961. Regulamenta o Tráfego Marítimo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 mar. 1961.

BRASIL. Decreto-Lei nº 385, de 26 de dezembro de 1968. Altera dispositivos da legislação sobre entorpecentes. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 dez. 1968.

BRASIL. Decreto nº 86.834, de 20 de janeiro de 1982. Aprova o Regulamento do Tráfego Marítimo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 jan. 1982.

BRASIL. Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992. Altera o Regulamento do Tráfego Marítimo (RTM) aprovado pelo Decreto nº 86.834/1982. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 abr. 1992.

BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 jun. 1995.

BRASIL. Decreto nº 5.129, de 7 de julho de 2004. Aprova o Regulamento da Patrulha Naval. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 8 jul. 2004.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Código de Processo Penal. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, RJ, 13 out. 1941.

BRASIL. Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955. Institui o Serviço de Patrulha Costeira. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, RJ, 12 fev. 1955.

BRASIL. Lei nº 6.368, de 21 de outubro de 1976. Dispõe sobre medidas de prevenção e repressão ao tráfico ilícito e uso indevido de substâncias entorpecentes. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 out. 1976. (Revogada pela Lei 11.343/2006).

BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 mar 1990.

BRASIL. Decreto nº 154 de 26 de junho de 1991. Promulga a Convenção Contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, de 27 jun 1991.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 12 dez. 1997.

BRASIL. Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas (SISNAD) e define crimes de tráfico e uso indevido de drogas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 ago. 2006.

BRASIL. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jun. 1999.

BRASIL. Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010. Altera a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, para acrescentar dispositivo que atribui às Forças Armadas a competência para atuar em ações de polícia no mar e em águas interiores. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 ago. 2010.

CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA A REDUÇÃO DA OFERTA DE DROGAS ILÍCITAS (CdE). **Covid-19 e tráfico de drogas no Brasil: a adaptação do crime organizado e a atuação das forças policiais na pandemia. Brasília**: Secretaria Nacional de Políticas Sobre Drogas e Gestão de Ativos do Ministério da Justiça e Segurança Pública, Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, 2021. Disponível em: https://www.cdebrasil.org.br/.

COSTA, Mannon Tavares da. Evolução histórica do policiamento aquático brasileiro - 1808-1945. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 141, n. 07/09, p. 155-167, jul./set. 2021.

ECHEVERRY ANDRADE, Fabio Hector; MOLINA, Ciro Jaramillo; GARCIA-LLAVE, Ruth. The threat of illicit drug trafficking in the maritime services of Colombia. *In*: **INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARITIME TRANSPORT**, 10., 2024, Barcelona. Proceedings [...]. Barcelona: Cádiz University, 2024. p. 1-13.

FERREIRA, Gabriel Lelis da Fonseca; GARRIDO, Rodrigo Grazinoli. O agente público responsável pela preservação dos locais e vestígios de crime: a necessidade de interpretação restritiva do § 2º do artigo 158-A do CPP. **Revista de Direito do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro**, n. 128, p. 359-377, fev./ago. 2026.

GUIMARÃES, Fernando Vernalha. **O Direito Administrativo do Medo**: a crise da ineficiência pelo controle. Número 71, 2016. Disponível em: http://www.Direitodoestado.com.br/colunistas/fernando-vernalha-guimaraes/o-Direito-administrativo-do-medo-a-crise-da-ineficiencia-pelo-controle.

JHM PESQUISA. Censo de Mercados Ilícitos: Brasil Tríplice Fronteira Sul a São Paulo. São Paulo: **JHM Pesquisa**, 2021.

KAN, Paul Rexton. **Drugs and contemporary warfare**. Washington: Potomac, 2009.

LIMA, Renato Brasileiro de. **Manual de Processo Penal**. 11. ed. Salvador: JusPodivm, 2022.

LUIS, Camila Cristina Ribeiro. O Poder Naval na Construção do Poder Marítimo Brasileiro. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**, v. 2, n. 1, p. 123-137, jan./jun. 2015.

MORATA, Ricardo Simonaio; LAURO, Adriano. Marinha do Brasil no enfrentamento ao narcotráfico: criminologia na repressão do mercado ilícito da cocaína. **Caderno de Ciências Navais**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 1, p. 225-292, jan./dez. 2025.

MUNSING, Evan; LAMB, Christopher J. Joint Interagency Task Force–South: The Best Known, Least Understood Interagency Success. Washington, DC: **Institute for National Strategic Studies**, National Defense University Press, 2011.

NOSCHANG, Liara. Marinha Imperial brasileira: da formação à independência do país. **Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB)**, Rio de Janeiro, ano 79, n. 107, p. 46-63, 2020.

QUEIROZ, J. Polícia descobre nova rota do tráfico de drogas entre a Colômbia e Manaus. **Acrítica.com** [online]. Amazonas, Manaus. 31 mar. 2021. Disponível em: https://www.acritica.com/channels/hoje/news/policia-descobre-nova-rota-do-trafico-de-drogas-entre-colombia-e-manaus. Acesso em: 18 de março de 2026..

RIBEIRO, Maurides de Melo. **Drogas e redução de danos: os direitos das pessoas que usam drogas**. São Paulo: Saraiva, 2013.

SANTOS, Cristiano Argemiro dos. **Atuação da Marinha do Brasil no combate ao narcotráfico na fronteira do Brasil com a Colômbia e o Peru a partir de 2010**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2021.

SILVA, Jader Esteves da. Um breve ensaio sobre o Tribunal Marítimo. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 141, n. 07/09, p. 211-218, jul./set. 2021.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Habeas Corpus nº 653.515**. RJ (2020/0412345-6). Relator: Ministro Ribeiro Dantas. Brasília, 2021.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Acórdão nº 676/2026**. Plenário. Processo TC 005.929/2025-3. Brasília, 2026.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances of 1988**. Vienna, 1988.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. Montego Bay, 10 dec. 1982. Promulgada no Brasil pelo Decreto nº 1.530/1995.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME – UNODC. Global report on Cocaine 2023. Vienna: **UNODC**, 2023.

VASCONCELOS, Daniel Bruno. **Geografia** e geopolítica das drogas: a política imperialista dos Estados Unidos de combate às drogas na América Latina. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

WILLEMAN, Marianna Montebello. **O desenho institucional dos Tribunais de Contas e sua vocação para a tutela da accountability democrática: perspectivas em prol do direito à boa Administração Pública no Brasil**. Tese de Doutorado (Direito) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 360 f., Rio de Janeiro/RJ, 2016. Disponível em: https://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/1221597_2016_completo.pdf.

ZANELLA, Tiago Vinicius. Águas Jurisdicionais Brasileiras: um estudo sobre a (i)legalidade do conceito de AJB. **RJLB - Revista Jurídica Luso-Brasileira**, v. 4, p. 2831-2856, 2018.

Autoria

1 Thiago Morais de Almeida Lemes

Técnico em Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar de Minas Gerais; Bacharel em Direito pela Escola Superior Dom Hélder Câmara; Especialista em Direito Constitucional pela Universidade Gama Filho; Mestre em Direito pela Universidade Católica de Petrópolis; Policial Militar

https://orcid.org/0009-0004-7376-6610 • prepmaretran@gmail.com

2 Rodrigo Grazinoli Garrido

Biomédico; Bacharel em Direito, Relações Internacionais e Teologia Católica; Licenciado em Biologia e Filosofia; Graduado em Segurança Pública; Especialista em Direito Processual Penal; Especialista em Direito e Jurisdição Aplicada à Magistratura; Especialista em Direitos Humanos; Especialista em Direito Internacional; Especialista em Direito Desportivo; Especialista em Bioética; Especialista em Gestão Escolar; Especialista em Análises Clínicas; Mestre em Ciências Farmacêuticas; Doutor em Ciência do Solo; Professor

https://orcid.org/0000-0003-4430-0729 • grazinoli.garrido@gmail.com

Como citar este artigo

LEMES, T. M. A.; GARIDO, R. G. O poder-dever da Marinha do Brasil no combate ao tráfico de drogas pelo mar. **InterAção**, Santa Maria, v. 17, n. 3, e97266, p. 1-29, 2026. DOI 10.5902/2357797597266. Disponível em: https://dx.doi.org/10.5902/2357797597266. Acesso em: dia mês abreviado. ano.