

# A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO POLICIAMENTO AQUÁTICO BRASILEIRO: 1985-2000\*

MANNOM TAVARES DA COSTA\*\*

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Nova República (1985-2000)  
Análise Qualitativa

## INTRODUÇÃO

A complexidade da Marinha Mercante brasileira sempre foi um dos maiores desafios governamentais da história da nossa nação. A Marinha Mercante foi objeto de responsabilidade, ao longo da sua trajetória, de três ministérios como Autoridade Marítima (AM), cada um atuando em certo

período, dependendo da ordem política do momento. Hoje a AM se encontra personificada na Marinha do Brasil (MB).

No artigo “A evolução do Policiamento Aquático Brasileiro (1808-1945)” foram apresentados os desafios gerenciais no nível político-militar em decorrência de divergências governamentais. Além da Marinha, existia um ator de polícia

---

\* Artigo originário de trabalho apresentado no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN). Os períodos 1808-1945 e 1945-1985 foram publicados nas edições da *RMB* do 3º e do 4º trimestre de 2021, respectivamente.

\*\* Formada pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Eformm/Ciaga), trabalhou em navios, embarcações PSV e de apoio às plataformas, mergulho e plataformas de perfuração. Possui mestrado em Segurança Internacional e Defesa pela Escola Superior de Guerra. Pós-graduada em Ciências Náuticas e em Logística e Mobilização Nacional. Autora do livro *A Origem das Leis, Regulamentos e Normas que regem a Marinha Mercante*.

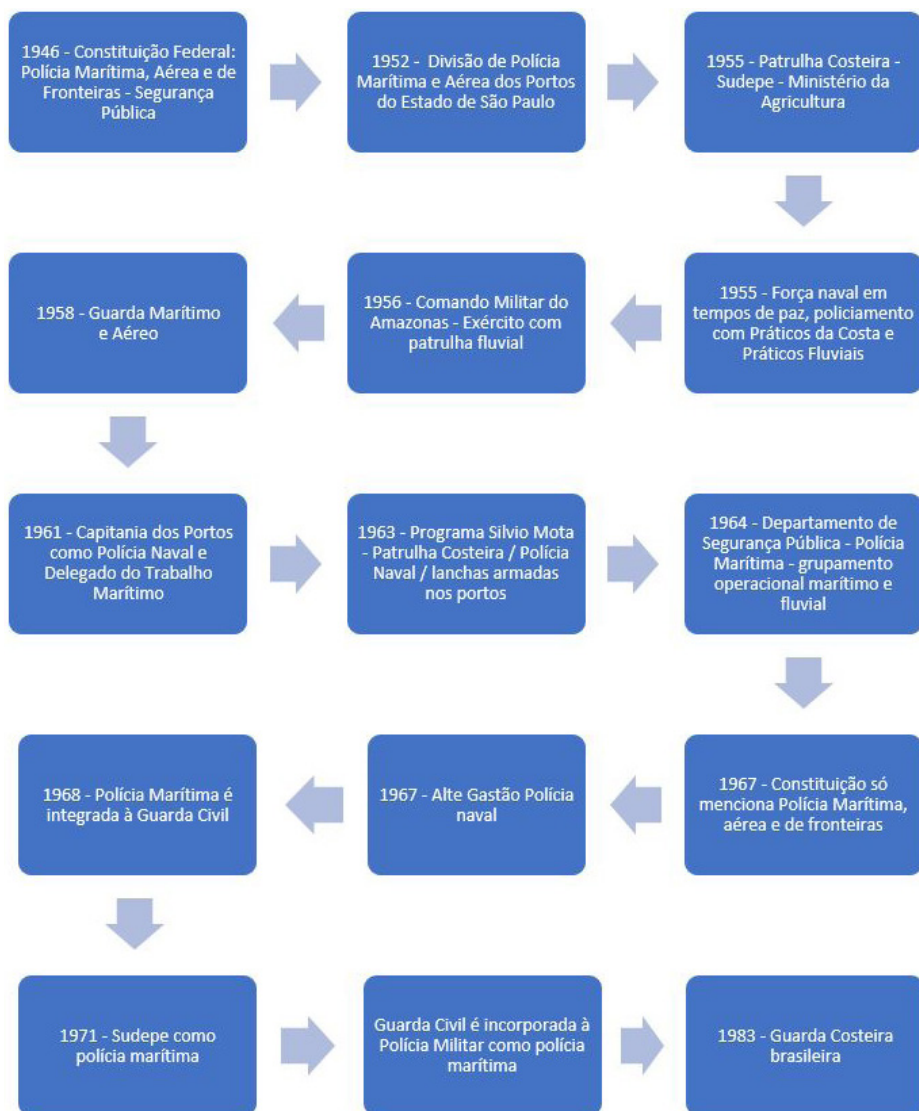


Figura 1 – Evolução do Policiamento Aquaviário brasileiro de 1945-1985

Fonte: Elaborado pela autora

marítima no estado de São Paulo, no âmbito de Segurança Pública. Conforme os incidentes foram ocorrendo, o Exército entrou em ação como mais uma variável, pronto para auxiliar nas águas brasileiras. Já no artigo de mesmo nome referindo-se ao período de 1945-1985, percebe-se a

complexidade da Marinha Mercante nos níveis estratégico e diplomático e para lidar com problemas policiais e não hostis ao se usarem embarcações com características militares, com suas consequências, como foram os casos dos navios *Baden* e *Barão de Teffé* (COSTA, 2021).

Neste texto, será mencionado como os órgãos buscaram se aliar para resolver os crimes que envolvem a Marinha Mercante, sejam no âmbito de Segurança Pública, no Diplomático ou mesmo no da Defesa Nacional. As muitas personagens nas esferas políticas, todas com o mesmo propósito, merecem atenção e uma pesquisa sobre o assunto. A atividade de polícia retratada é vista como orientada e consolidada para a ordem pública e, consequentemente, para as relações de força entre classes e grupos sociais (BOVA, 2004 *apud* ACADEMIA NACIONAL DE POLÍCIA, 2018, p. 9).

É conveniente que todos saibam a importância que as águas têm para o País. A partir da iniciativa singela de instigar a curiosidade e, por consequência, a conscientização marítima por todos os brasileiros, foi feita uma análise qualitativa sobre a Nova República (1985-2000). Os dados informados no texto foram fundamentados em relatórios oficiais das instituições governamentais da Nação e legislação referente ao período.

### **NOVA REPÚBLICA (1985-2000)**

O novo regime governamental veio a partir de 1985, com resquícios do “Milagre Econômico” na memória e uma Doutrina de Segurança Nacional, com as últimas guerras ainda vivas no seguinte contexto político: 1) Segunda Guerra Mundial (1939-1945), em que as Marinhas de Guerra e Mercante se uniram para defender o País e agentes foram destacados, das mais diversas formas, para policiar as águas brasileiras; 2) criação da Organização das Nações Unidas (ONU), 1945, como órgão consultivo para manter a paz mundial; 3) Guerra das Malvinas, 1982, entre Argentina e Reino Unido no Atlântico Sul, com o deslocamento das

esquadras de ambos os países e a famosa logística britânica ao articular navios mercantes no teatro de operações; e 4) Guerra Fria em andamento, iniciada em 1947, entre a antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e os Estados Unidos da América (EUA).

A Constituição Federativa de 1988 (em vigência) procurou buscar embasamento histórico protetivo em todas as esferas institucionais sem desagradar nenhum jogador político para proteção das Águas Jurisdicionais Brasileiras, e nela passou a constar uma pluralidade de órgãos com competência de polícia marítima, como no Artigo 21, que fala a respeito de competência da União, e no Artigo 144, em relação ao setor de segurança pública por meio das Polícias Federal e Civil e dos Corpos de Bombeiros Militares. Já o Artigo 22 informa que a competência de legislar sobre as diretrizes dos regimes dos portos e da navegação lacustre, fluvial e marítima é da União, assim como a defesa marítima. Já os estados e municípios, pelo Artigo 30, são aptos a legislar sobre interesses locais. Verifica-se, então, uma falta de definição, seja de forma ampla ou restrita, sobre o que é interesse, podendo ser até mesmo difusa quando não bem-conceituada. E aqui fica a primeira reflexão: interesse, quando é marítimo, engloba a responsabilidade de defendê-lo ou só o benefício de cobrança?

Em relação ao Congresso Nacional, conforme disposto no Artigo 48, que versa sobre todas as matérias de competência da União, cabe definir limites do território nacional, espaços aéreo e marítimo e bens de domínio federal; em todas as esferas, cabe instituir tributos como impostos e taxas em razão do poder de polícia.

No final dos anos 80, foi criada no Distrito Federal a Companhia de Polícia Militar Florestal, tendo como uma de suas

vertentes o policiamento de recursos hídricos na região, passando a ser reconhecida como Companhia Lacustre do Batalhão da Polícia Militar.

No primeiro ano do decênio de 90, nos ares do final da Guerra Fria (1947-1991) e da Guerra do Golfo (1990-1991), o Congresso Nacional incentivou a criação da antiga Guarda Costeira brasileira – GC (a primeira tentativa foi em 1983), um projeto de lei com 261 assinaturas a favor, numa união das visões políticas de esquerda e direita do País.

No documento, algumas das missões da GC seriam: exercer a Polícia Naval e a segurança marítima, fluvial e lacustre, assim como nas orlas, e fiscalizar as Águas Jurisdicionais Brasileiras com poder de polícia marítima, subordinada diretamente ao Ministério da Marinha.

A primeira missão seria de atuar como órgão central do Poder Marítimo, e a segunda como Poder Naval em todo ambiente hídrico brasileiro. Para muitos, isso seria um grande impulso para a Marinha usufruir com o poder de GC de todos os ativos flutuantes, financeiros e recursos humanos em atividades primárias da força e não os dividindo com funções subsidiárias, como o controle da Marinha Mercante e proteção do tráfego marítimo brasileiro.

Com a extinção da Comissão de Marinha Mercante Nacional (CoMaNa) em 1993, logo no ano seguinte surgiu a Política Marítima Nacional (PMN), que, com objetivos variados, procura intensificar o exercício de polícia naval e as atividades de patrulha costeira, além de fomentar a conscientização marítima perante a sociedade e a adequação do aprimoramento dos profissionais marítimos para atuarem em todas as atividades correspondentes no setor de forma a dar celeridade aos procedimentos operacionais e gerenciais, às políticas públicas e

ao combate aos ilícitos. Entretanto, no seu corpo de autoridades não é mencionada nova comissão, setor ou departamento com competência mercante.

No mesmo ano, entra em vigor a lei brasileira instituindo as definições de Mar Territorial (MT), Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental (PC).

O projeto de criação da GC foi vetado em 1994 com a justificativa parlamentar de que criar esta nova instituição era uma condicionante financeira para a Força Naval receber mais auxílio. Havia um receio político de fornecer mais poder às Forças Armadas, mesmo que fosse necessária a criação de um organismo estruturado na reserva naval para policiamento aquático de forma ordenada, pelo simples fato de ser a GC vinculada às Forças Armadas (FA) em algum grau.

Assim, a obrigação de defender o País e nele pensar deixou de ser dever e se tornou uma mera alternativa de interesses. A sutil lembrança do incidente entre o Navio *Barão de Teffé* e a Prefeitura Navale da Argentina (com as mesmas prerrogativas de uma guarda costeira) no Canal Beagle não foi sequer suficiente para o Congresso perceber que navios militares no emprego de atos não hostis e/ou focados no policiamento marítimo eram uma afronta à diplomacia para qualquer outro ator nas águas brasileiras, pois só o fato de serem embarcações de Estado fortemente armadas e preparadas para o combate já levavam a prerrogativa de bandeira hostil daquele país e a forma agressiva de agir em períodos de paz.

No campo internacional, o Brasil ratificou a Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar (CNUDM) em 1995. Na referida publicação, consta que somente os funcionários oficialmente habilitados, navios de guerra, aeronaves militares ou outros navios e aeronaves que possuam

sinais claros e sejam identificáveis como estando a serviço de um governo têm autorização de exercer poderes de polícia em relação a embarcações estrangeiras. Além disso, o Estado tem a obrigação de evitar consequências adversas no exercício dos poderes de polícia previstos na referida Convenção em relação às embarcações estrangeiras com atos hostis relacionados a pirataria e sua repressão em alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.

O Brasil tem riquezas aquáticas em todas as instâncias marítimas, como pesca, petróleo e gás. Conforme a CNUDM, a pirataria acontece apenas em alto-mar, e não na Zona Econômica Exclusiva, no Mar Territorial ou em águas interiores de um Estado (CNUDM, 1982, p. 89). Como se a pirataria não ocorresse em outro local além do alto-mar, em áreas mais próximas, como, no caso brasileiro, nas bacias petrolíferas de Campos e Santos, que estão dentro da ZEE brasileira; lembrando que, pela definição, para o caso brasileiro, o alto-mar começa além de 350 milhas náuticas em alguns pontos, o que equivale a cerca de 650 quilômetros mar afora. Outra questão é a limitação quanto à investigação, pelas FA, em navios mercantes estrangeiros na jurisdição penal do navio durante viagem, se infração for cometida no MT.

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) foi criada no mesmo ano, 1995, como forma de unificar os setores responsáveis pela Marinha Mercante. Nesse contexto, mesmo como instituição de Defesa Nacional, a Marinha, via Capitania dos Portos, foi um dos membros responsáveis por controlar o tráfego marítimo brasileiro em todas as vias navegáveis desde o Brasil Império. Além da MB, a Comissão era composta por integrantes

dos Ministérios da Justiça (presidente da Conportos), da Fazenda, das Relações Exteriores e dos Transportes, sendo ao todo cinco instituições para direcionar a Marinha Mercante brasileira interna e externamente. Um Plano de Ação tinha enfoque na mútua colaboração de órgãos e entidades voltados para segurança pública, buscando assistência técnica e financeira, por via diplomática, junto à Organização Marítima Mundial (IMO).

O primeiro documento da Política de Defesa Nacional (PDN) foi criado em 1996, ainda pautado no final da Guerra Fria, como parte das diretrizes do Estado, para proteção das águas jurisdicionais, com as Forças Armadas voltadas para o desenvolvimento do País e a proteção do Atlântico Sul. Como resposta, no meio social foi disseminada a ideia de que as FA não deveriam ser empregadas na ordem interna do País, sob pena de isso comprometer a democracia. Ao estender suas funções à rotina da segurança pública, sua atuação policial deveria ser definida e transitória, priorizando-se a preparação dos instrumentos estatais legalmente vocacionados para tal missão. Já no meio militar, o pensamento era vinculado às palavras do próprio ministro da Marinha de 1990 a 1992, o Almirante Mário Flores (1931-2019), que, em seu livro *Reflexões Estratégicas, Repensando a Defesa Nacional*, trouxe um esboço de Configuração Militar:

As atividades, um tanto policiais, de controle rotineiro de fronteiras terrestres e marítimas, dos rios navegados e do espaço aéreo, estas poderiam caber às organizações do tipo Guarda Costeira, Gendarmaria e Guarda Nacional Aérea, todas em nível de tecnologia média e, em consequência, menos cara, que praticamente já dominados – úteis

também ao controle da ordem constitucional e legal interna. Entretanto, por ora, não parece conveniente criá-las: como elas resolveriam o dia a dia compreensivelmente mais sensível à sociedade e ao poder público, e como ameaças militares concretas não são percebidas, as Forças Armadas seriam por certo preteridas e acabariam não merecendo, ainda mais do que já está acontecendo, a atenção mínima indispensável. (FLORES, 2002, p. 89)

As FA tinham receio de serem preteridas por organismos estatais voltados para segurança pública, mesmo tendo convicção da necessidade desses órgãos para o País. O Parlamento, mesmo sabendo da sensível questão de proteção, aflito com maior poder militar e relembrando o regime antecessor da República, procurou não colaborar com nenhum tipo de ajuda. Baseados nos fatos, se a ideia viesse dos militares, os congressistas vetavam; se a ideia viesse dos políticos, era a vez das FA se oporem. Nesse contexto, as tentativas de criação das organizações estatais estruturadas para policiar o meio marinho foram todas falhas.

A Lei nº 9.537/97, Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta), que passou a regular a segurança do tráfego aquaviário em águas de jurisdição nacional, informa que a Autoridade Marítima passa a ser a Marinha do Brasil. Até então, a atribuição era do ministro dos Transportes com a Superintendência Nacional de Marinha Mercante (Sunaman). Mas a lei não menciona, em seu corpo, sobre polícia de porto, naval ou marítima, ou patrulha costeira, mesmo contendo a revogação de seis documentos oficiais de combate a ilícitos e de proteção das águas, entre eles leis e decretos que continham definições, conceitos e poderes de polícia do porto e polícia marítima.

*A posteriori*, o Decreto nº 2.596/98, que regulamenta a lei citada, revoga mais cinco importantes atores na regulamentação do tráfego marítimo. Com isso, deixam de existir os termos polícia marítima, polícia naval e patrulha costeira na legislação brasileira.

A Lei Complementar nº 97/99, a que dispõe sobre organização, emprego e preparo das FA, informa que estas têm atribuições subsidiárias, desde que não comprometam seus objetivos primários, como Garantia da Lei e da Ordem (GLO). Por parte da Marinha, há a incumbência de controle e orientação da Marinha Mercante, assim como de suas atividades correlatas, no interesse da Defesa Nacional, da promoção da segurança da navegação aquaviária, da fiscalização e da condução de políticas nacionais sobre o mar. Logo, o poder de Polícia Marítima passa a fazer parte da GLO como segurança pública se os atores principais não forem suficientes ou não existirem ou ainda por um período temporário. Como um dos objetivos de Defesa Nacional está, ainda, o Projeto Calha Norte para proteção das águas fluviais, como policiamento hídrico ostensivo permanente.

Também foi criado o Ministério da Defesa, como instituição unificadora das três forças, com direção superior, articulando ações que as envolvam, independentemente de serem primárias e/ou subsidiárias.

Um convênio entre os ministérios da Justiça e da Defesa (envolvendo em particular a Marinha, com o Estado-Maior da Armada – EMA), baseando-se em uma ampla gama de leis e decretos fundamentados na Constituição Federal em seu Artigo 144, sobre Segurança Pública, decide criar, em caráter emergencial, os Núcleos de Polícia Marítima (Nepom), a princípio para os portos de Santos e do Rio de Janeiro, com a Instrução Normativa 02/99.

No corpo do texto normativo federal, encontram-se palavras como pirataria, polícia marítima (ora de área portuária, ora de alto-mar – até 12 milhas náuticas), patrulhamento marítimo e guarda portuária. Constata-se uma possibilidade de dupla interpretação sobre o Mar Territorial segundo a norma do Ministério da Justiça, que, pelo Direito do Mar, restringe o MT como sendo de 12 milhas náuticas e alto-mar como além do MT e da ZEE. E, pela instrução da atividade de polícia, o conceito de alto-mar enquadra-se dentro do MT, já que a Polícia Federal tem como competência descrita nos documentos fiscalizar área e águas portuárias e o Mar Territorial. Seria um equívoco jurídico nominal mencionar o alto-mar como parte do Mar Territorial, ou uma inobservância de formação acadêmica prejudicial aos conceitos observados internacionalmente e a sua aplicação correta à legislação, evitando ambiguidade e proporcionando interpretações difusas?

Ainda na IN 02/99, o Serviço de Polícia Marítima (Sepom) é vinculado à Diretoria Executiva (Direx) da PF. A chefia da Nepom é de um servidor público com formação específica na área de Ciências Náuticas e/ou Navais e tem como orçamento para renovação de meios flutuantes o Fundo para Aparelhamento e Operacionalização das Atividades (Funapol), mas a PF não informa ou coloca como requisito a obrigatoriedade da formação acadêmica nauta para os candidatos a agentes e/ou policiais para comporem a Nepom, um núcleo da Polícia Federal especializado em policiar as águas. A partir disso, destaca-se um assunto relevante que tem sido esquecido ou até mesmo ignorado, que é a necessidade da formação na área de interesse para a polícia devido às particularidades impostas no meio marítimo.

A cidade de Praia Grande é a única do estado de São Paulo, e primeira do Brasil,

a assumir a responsabilidade da fiscalização por sua área marítima, medida adotada em 2000, quando o Grupamento de Guarda Costeira da Guarda Civil Municipal (GCM) passou a exercer oficialmente essa função. Para entrar em Praia Grande, as embarcações devem passar obrigatoriamente pela base da Guarda Costeira e não há qualquer outra entrada permitida. Com esse novo cenário, atores dos mais variados surgem para auxiliar, proteger ou ao menos configurar a defesa das Águas Jurisdicionais Brasileiras (DIÁRIO DO LITORAL, 2013).

## ANÁLISE QUALITATIVA

De fato, a história brasileira demonstra que as Marinhas (mercante e de guerra) não surgiram do nada, e sim casadas com as atividades econômicas e das aspirações nacionais do poder que as utilizaram como instrumento positivo na afirmação de sua soberania e de sua independência. Os objetivos do País, permanentes ou transitórios, foram alcançados por meio de desígnios político-militares, fundamentados no arcabouço de uma estratégia nacional. Ainda reina uma certa superposição de atribuições e de responsabilidades na área de navegação. Vários órgãos oficiais, como Marinha, Exército e Polícia Federal, exercem atuação sobre o sistema mercantil em nome da União, personificada nas FA e auxiliares.

Quanto ao material flutuante naval militar usado para proteção das águas nacionais, foi entregue à revelia de ponderada avaliação da realidade político-estratégica existente, impulsionada pelas convicções temporárias doutrinárias da guerra em ocasiões passadas e esquecidas com o passar do tempo.

Desde o início da República, os desentros de ordem pública que caracteri-



zavam certas fases da história nacional tiveram profundos reflexos na esfera administrativa: faziam-se e refaziam-se repartições, critérios e normas de trabalho, mediante a expedição de numerosas leis, decretos e avisos.

Na administração pública brasileira percebem-se certos predicados originários em nosso passado, como no Brasil Império e em suas leis que se acentuam nas variadas fases da República, com a mais predominante característica: a tumultuária multiplicidade das leis.

A proteção do tráfego marítimo tem sido considerada secundária e complementar. Assim, essa atividade sofreu interferência negativa com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, pois a Marinha sentia-se atrofiada para o combate ostensivo, com atividades secundárias perante outras Marinhas, só podendo ser capaz de cuidar do policiamento marítimo mercantil que já fazia nos tempos de paz, uma das grandes consternações da nossa Marinha, cujos homens não puderam ser combatentes em batalhas, função para qual foram instruídos por formação, exercendo mero poder de polícia marítima.

Por conseguinte, a Marinha do Brasil criou como braço de apoio a Marinha Mercante, reserva naval para ser utilizada em períodos de tensão, mas se viu dependente da sua criação no setor fazendário e de maior vislumbre pelo poder público (por causa do retorno financeiro), uma má visão pelos governos devido aos desentendimentos ocorridos durante a história (o Levante dos Fuzileiros-1893 e a Revolta dos Marinheiros-1910) e um azedume perdurando na forma de não apoio à corporação e à manutenção de seus meios.

As Marinhas de guerra e Mercante procuraram ser compatíveis entre si – a primeira sendo a proteção naval da segun-

da, ambas com a mesma formação acadêmica ministrada pela primeira. Buscaram apoiar-se numa infraestrutura financeira comum e de construção e reparos navais que lhes assegurasse um certo nível de autonomia nacional. Podemos entender a política marítima como uma forma de unificar os princípios e normas gerais que orientam os setores de atividades relacionadas com as águas, sejam águas interiores, lacustres, fluviais ou marítimas, nas quais o Brasil tem soberania.

A volatilidade da política marítima e seus multiórgãos constitui um empecilho ao amadurecimento da estrutura como um todo e coloca à prova a estrutura mercantil brasileira de controle de tráfego marítimo. Fica entendido que o Poder Marítimo é fundamentalmente militar, mas não somente.

Os órgãos federais que afetam a navegação marítima são os mesmos que dirigem a navegação interior. Na legislação, há determinações que, tratando de problemas administrativos gerais de navegação, são comuns ao meio marítimo e fluvial, um aprimoramento para regular a navegação interior em aspectos nos quais ela deveria, por suas peculiaridades, afastar-se das normas de navegação marítima, assim como os atores policiais atuantes em cada meio, com responsabilidades e suas respectivas áreas-limites de atuação.

As leis devem ser adaptadas para utilidade nossa, e é indispensável que sofram atualizações e melhorias proporcionais ao nosso estado de civilização, aos nossos costumes e usos, à natureza índole da nossa organização política e até mesmo às circunstâncias físicas do nosso vasto território aquático, cujas diretrizes arras-tam o País para uma falta de coerência das sucessivas leis que tratam de um mesmo assunto, com cuidado e respeito pelas disposições anteriores, todavia visando ao futuro e adequando-se ao presente.



Pode-se dizer que a prevalência dos interesses de um grupo político sobre o bem geral, no Brasil, só não acontecerá se, excepcionalmente, o País tiver um sistema administrativo e um corpo de funcionários puramente dedicados a interesses com objetivos marítimos interministeriais e fundados nesses interesses, desde a formação acadêmica até a atuação no meio. Caso contrário, ocorrerá o que foi possível acompanhar ao longo dos anos: o predomínio constante das vontades particulares em ambientes pouco sensíveis a uma ordenação pessoal.

Percebe-se que muitos procuram agir em conjunto para melhor patrulhar as águas brasileiras, mas não é nítido em que ponto termina a responsabilidade de cada ator. Também não foram identificados os conceitos sobre disposições usados nas legislações vigentes, como “águas pertencentes ao Estado”, “costa marítima”, “área do porto”, “litoral”, “orla marítima” e “águas ao largo da costa”, entre muitas outras informações sem definição, criando um limbo de entendimento difuso e propenso à ambiguidade.

Todos os órgãos querem o melhor para a Nação: proteção, policiamento e ordem. Mas até que ponto a variedade e a multipolaridade de órgãos para o mesmo fim se tornam saudáveis e coerentes? Ainda lembrando que a Marinha Mercante pode ser entendida como Segurança Pública e como Defesa Nacional, depende de qual perspectiva se observa a Constituição de 1988, com a polícia marítima competindo à União e à Segurança Pública.

Durante a pesquisa, foi constatado que os documentos precisam definir as atribuições de diversas instituições no que diz respeito à Segurança Pública nos ambientes marítimo, fluvial e lacustre. Também foi identificada uma ausência de definições legais quanto às atribuições das Guardas Portuárias (GP), atualmente reguladas exclusivamente por normas de entidades locais, além do clamor da categoria para que a regulação das atividades seja feita em lei. As FA são usadas como complemento de ordem aquática, mas em muitas situações têm sido o esqueleto do sistema de proteção e defesa marítima brasileiro.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Marinha Mercante; Marinha de Guerra e Mercante; Polícia Marítima;

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACADEMIA NACIONAL DE POLÍCIA. Serviço Público Federal, Apostila Polícia Federal, *Introdução ao estudo da Polícia*, documento de acesso restrito, Brasília-DF, 2019.
- COSTA, Mannom Tavares. *Evolução histórica do policiamento aquático brasileiro - Parte I: 1808-1945*. Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-graduação em Estudos Marítimos – PPGEM, DOI 10.29327/739793.
- COSTA, Mannom Tavares. *Evolução histórica do policiamento aquático brasileiro Parte II: 1945-1985*. Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-graduação em Estudos Marítimos – PPGEM, DOI 10.29327/739737.

- DIÁRIO DO LITORAL. *Guarda Costeira desenvolveu um sistema para garantir mais segurança*, 2013. Disponível em: <https://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/prai-grande-continua-sem-acidentes-com-embarcacoes/2713/>. Acesso em: 28 jun de 2021.
- DHN - Diretoria de Hidrografia e Navegação. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, versão em Língua Portuguesa, publicação dos Ministérios dos Negócios Estrangeiros e do Mar do Governo da República de Portugal, p.89.
- FLORES, Mario Cesar. *Reflexões Estratégicas: pensando a Defesa nacional*, Realizações Ltda, 2002, p.89.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos, Decreto Lei nº 2.538, Brasília, 27 de agosto de 1940.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos, Dá nova organização às Delegacias de Trabalho Marítimo, Decreto Lei nº 3.346, Brasília, 12 de junho de 1941.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Dispõe sobre a entrada, a saída e o movimento interno de navios e embarcações nos portos e águas interiores brasileiras. Decreto Lei nº 4.557, Brasília, 10 de agosto de 1942.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos, Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. Lei nº 2.419, Brasília, 10 de fevereiro de 1955.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Estabelece penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lancem detritos ou óleo em águas brasileiras, e dá outras providências, Lei nº 5.357, Brasília, 17 de novembro de 1967.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Dá nova redação ao item I do art. 11 do Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941, que dá nova organização às Delegacias de Trabalho Marítimo: Lei nº. 5.838, Brasília, 05 de dezembro de 1972.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos, Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo.-Decreto n. 87.648, Brasília, 24 de setembro de 1982.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências, Lei n. 7.661, Brasília, 16 de maio de 1988.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Altera dispositivos do Regulamento para o Tráfego Marítimo, Decreto n.511, Brasília, 27 de abril de 1992.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências.–Decreto n.1507, Brasília, 30 de maio de 1995.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Decreto n.1530, Brasília, 22 de junho de 1995.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Altera a redação do art. 2º do Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995, que cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências. Decreto n.1.972, Brasília, 30 de julho de 1996.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Dá nova redação a dispositivos do Regulamento para o Tráfego Marítimo e do Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem. Decreto nº 2.117, Brasília, 9 de janeiro de 1997.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Regula a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Decreto nº 2.596, Brasília, 18 de maio de 1998.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretária-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, Lei complementar nº 97, Brasília, 9 de junho de 1999.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretária-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Lei nº 9.966, Brasília, 28 de abril de 2000.

SÃO PAULO. Disciplina o uso de embarcações miúdas com propulsão a jato ou motor nas praias no município de Praia Grande e adota providências correlatas, Decreto municipal nº 2.136, Praia Grande, de 15 de junho de 1993.

SENADO FEDERAL. Secretaria-Geral da Mesa, Secretaria de Informação Legislativa. Regula a pesca, tendo em vista o aproveitamento racional e a conservação dos recursos vivos do mar territorial brasileiro, Decreto nº 68.459, Brasília, de 1º de abril de 1971.