

REVISTA DE DIREITO INTERNACIONAL
BRAZILIAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW

O direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica

International law in face of piracy in the high seas: a critical perspective

Maiquel Ângelo Dezordi Wermuth

Rafaela Correa

VOLUME 12 • N. 1 • 2015
DIREITO DO MAR E DIREITO MARÍTIMO:
ASPECTOS INTERNACIONAIS E NACIONAIS

Sumário

I. CRÔNICAS

CRÔNICAS DA ATUALIDADE DO DIREITO INTERNACIONAL	2
Nitish Monebhurrun (org.)	
Towards a european regulation of the importation of conflict minerals?.....	2
Nitish Monebhurrun	
Keeping up with the terrorists: the EU's proposed Passenger Name Records (PNR) Directive & euro- pean security	4
Eshan Dauhoo	
A histórica reaproximação de Cuba e EUA.....	7
Erika Braga	
A contextualização da atual reivindicação da Grécia para receber indenizações por atos da Alemanha durante a Segunda Guerra Mundial	10
Natália da Silva Gonçalves	
José Eduardo Paiva Miranda de Siqueira	
CRÔNICAS DA JURISPRUDÊNCIA DO DIREITO INTERNACIONAL (CIJ/ITLOS): DECISÕES DA COR- TE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA E DO TRIBUNAL INTERNACIONAL SOBRE O DIREITO DO MAR .14	
Nitish Monebhurrun (Org.)	
Corte Internacional de Justiça	
Estudo da decisão da Corte Internacional de Justiça no caso Croácia v. Servia (03/02/2015)	14
Liziane Paixão Silva Oliveira e Maria Edelvacy Marinho	
Questões relacionadas com a apreensão e detenção de certos documentos e dados: (Timor Leste c. Austrália) - O reconhecimento do retorno de uma relação amigável entre Timor-Leste e Austrália e a nova decisão da CIJ, 6 de maio de 2015	20
Gleisse Ribeiro Alves	
Tribunal Internacional sobre Direito do Mar	
Caso da delimitação da fronteira marítima entre o Gana e a Costa do Marfim no Oceano Atlântico: medidas cautelares (25/04/2015)	22
Nitish Monebhurrun	
Comentário à Opinião Consultiva 21 do Tribunal Internacional para o Direito Do Mar [02/04/2015] (Res- ponsabilidade do Estado de Bandeira pela pesca ilícita, não declarada ou não regulamentada)	25
Carina Costa de Oliveira	

CRÔNICAS DO DIREITO INTERNACIONAL DOS INVESTIMENTOS	33
--	-----------

Nitish Monebhurrun (Org.)

A inclusão da responsabilidade social das empresas nos novos Acordos de Cooperação e de Facilitação dos Investimentos do Brasil: uma revolução	33
---	-----------

Nitish Monebhurrun

II. O DIREITO DO MAR PERANTE AS JURISDIÇÕES INTERNACIONAIS

COASTAL STATES' RIGHTS IN THE MARITIME AREAS UNDER UNCLOS	40
--	-----------

Tullio Treves

TACKLING ILLEGAL, UNREGULATED AND UNREPORTED FISHING: THE ITLOS ADVISORY OPINION ON FLAG STATE RESPONSIBILITY FOR IUU FISHING AND THE PRINCIPLE OF DUE DILIGENCE ...	50
---	-----------

Victor Alencar Mayer Feitosa Ventura

REFLEXÕES PROVENIENTES DO DISSENSO: UMA ANÁLISE CRÍTICA A RESPEITO DO CASO AUSTRÁLIA VERSUS JAPÃO PERANTE A CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA	68
---	-----------

Luciana Fernandes Coelho

OS TRATADOS INTERNACIONAIS DE DIREITO DO MAR E SEUS EFEITOS SOBRE TERCEIROS ESTADOS	86
--	-----------

Tiago V. Zanella

III. INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA A GESTÃO DO MAR

OS LIMITES DOS TERMOS BEM PÚBLICO MUNDIAL, PATRIMÔNIO COMUM DA HUMANIDADE E BENS COMUNS PARA DELIMITAR AS OBRIGAÇÕES DE PRESERVAÇÃO DOS RECURSOS MARINHOS	109
--	------------

Carina Costa de Oliveira e Sandrine Maljean-Dubois

OS LIMITES DO PLANEJAMENTO DA OCUPAÇÃO SUSTENTÁVEL DA ZONA COSTEIRA BRASILEIRA ...	126
---	------------

Carina Costa de Oliveira e Luciana Coelho

CORRENDO PARA O MAR NO ANTROPOCENO: A COMPLEXIDADE DA GOVERNANÇA DOS OCEANOS E A ESTRATÉGIA BRASILEIRA DE GESTÃO DOS RECURSOS MARINHOS	150
---	------------

Ana Flávia Barros-Platiau, Jorge Gomes do Cravo Barros, Pierre Mazzega e Liziane Paixão Silva Oliveira

A COMISSÃO DE LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL (CLPC) E OS DESAFIOS NA DELINEAÇÃO DAS PLATAFORMAS CONTINENTAIS ESTENDIDAS..... 170

Alexandre Pereira da Silva

IV. A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

O GRANDE JOGO DO ÁRTICO: REFLEXÕES COM BASE NA PERSPECTIVA DE EXPLORAÇÃO ECONÔMICA À TUTELA AMBIENTAL 186

Fernando Rei e Valeria Cristina Farias

INSTRUMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS PARA A REPARAÇÃO DO DANO AMBIENTAL CAUSADO POR DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR SEM ORIGEM DEFINIDA: AS MANCHAS ÓRFÃS..... 201

Renata Brockelt Giacomitti e Katya R. Isaguirre-Torres

O DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO E A RESPONSABILIDADE CIVIL EXTRA CONTRATUAL POR DANOS AMBIENTAIS CAUSADOS POR TRANSPORTES MARÍTIMOS À LUZ DO DIREITO BRASILEIRO 217

Inez Lopes

A NECESSIDADE DE REPENSAR OS MECANISMOS DE RESPONSABILIDADE AMBIENTAL EM CASO DE RISCOS DE VAZAMENTO DE PETRÓLEO NA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA DO BRASIL 241

Marcelo D. Varella

V. PROBLEMÁTICAS DO DIREITO MARÍTIMO

A FISCALIZAÇÃO SANITÁRIA DAS EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS: NOTAS ACERCA DA (IN)EFETIVIDADE DA SÚMULA 50 DA AGU..... 251

Joedson de Souza Delgado e Ana Paula Henriques da Silva

A IMO E A REPRESSÃO AO ROUBO ARMADO CONTRA NAVIOS: DA RETÓRICA INTERNACIONAL À COOPERAÇÃO REGIONAL 265

André Panno Beirão e Charles Pacheco Piñon

VI. O DIREITO DO MAR DIANTE DA PIRATARIA

O DIREITO INTERNACIONAL EM FACE DA PIRATARIA EM ALTO-MAR: UMA PERSPECTIVA CRÍTICA. 289

Maiquel Ângelo Dezordi Wermuth e Rafaela Correa

PIRATARIA MARÍTIMA: A EXPERIÊNCIA SOMÁLIA	302
--	------------

Eduardo Augusto S. da C. Schneider

VII. TEMAS GERAIS

DRAWING THE LINE: ADDRESSING ALLEGATIONS OF UNCLEAN HANDS IN INVESTMENT ARBITRATION	322
--	------------

Mariano de Alba

PARA QUE SERVE A HISTÓRIA DO DIREITO INTERNACIONAL?.....	339
---	------------

George Rodrigo Bandeira Galindo

AS INTERFERÊNCIAS ENTRE A POLÍTICA EXTERNA E DE SEGURANÇA COMUM EUROPEIA (PESC) E O DIREITO DAS NAÇÕES UNIDAS.....	356
---	------------

Leonardo de Camargo Subtil

INTRODUÇÃO ÀS REGRAS DE APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DA ONU SOBRE CONTRATOS DE COMPRA E VENDA INTERNACIONAL DE MERCADORIAS E O DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO BRASILEIRO	380
--	------------

Paul Hugo Weberbauer e Eugênia Cristina Nilsen Ribeiro Barza

A REGULAÇÃO DAS EMPRESAS TRANSNACIONAIS ENTRE AS ORDENS JURÍDICAS ESTATAIS E NÃO ESTATAIS.....	396
---	------------

Mateus de Oliveira Fornasier e Luciano Vaz Ferreira

OUTLAWING HATE SPEECH IN DEMOCRATIC STATES: THE CASE AGAINST THE INHERENT LIMITATIONS DOCTRINE CONCERNING ARTICLE 10 (1) OF THE EUROPEAN CONVENTION ON HUMAN RIGHTS	416
--	------------

Stefan Kirchner

O direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica*

International law in face of piracy in the high seas: a critical perspective

Maiquel Ângelo Dezordi Wermuth**

Rafaela Correa***

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo analisar criticamente as insuficiências do Direito Internacional e suas instituições/organizações no enfrentamento eficaz ao crime de pirataria em alto-mar. A partir de revisão de bibliografia e legislação acerca do assunto, procura-se compreender a pirataria como um fenômeno recorrente no cenário contemporâneo, impondo ao Direito Internacional um importante desafio, afinal, por se tratar de um crime cometido em alto-mar, onde não há jurisdição de Estado algum, a pirataria configura prática de difícil persecução e punição. Como hipótese orientadora da pesquisa, salienta-se que a referida persecução e punição deve ser feita pelo Estado prejudicado imediatamente após o fato, que deve capturar e julgar os piratas, o que encontra óbice no fato de que muitos países não possuem uma tipificação penal adequada para punir tal crime.

Palavras-Chave: Direito Internacional. Pirataria em alto-mar. Perseguição. Punição.

ABSTRACT

This article aims to critically analyze the shortcomings of international law and its institutions / organizations in effectively countering the crime of piracy on the high seas. On the basis of a bibliographical review and on applicable norms related to the subject, we examine piracy as a recurring phenomenon in the contemporary era, imposing international law a major challenge, considering that it is a crime committed on the high seas where there is no States' jurisdiction. Piracy accordingly constitutes a practice which is difficult to prosecute and punish. The study stresses that such prosecution and punishment must be made by the injured State immediately after the act of piracy. The said State must capture and prosecute the pirates. However, this is not an easy legal task as many States do not classify piracy as a crime in their criminal law.

Keywords: International Law. Piracy on the high seas. Persecution. Punishment.

* Recebido em 09/03/2015
Aprovado em 25/04/2015

** Doutor em Direito pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS). Professor do Mestrado em Direitos Humanos da Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ) e do Curso de Graduação em Direito da UNISINOS. *E-mail:* madwermuth@gmail.com.

*** Bacharel em Direito pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ). *E-mail:* rafaelah1988@bol.com.br.

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS: TRÊS CASOS QUE DEMONSTRAM QUE A PIRATARIA NÃO É UM “CRIME DO PASSADO”

Caso 1: no dia 8 de abril de 2009, o cargueiro “Maersk Alabama”, no qual vinte marinheiros viajavam rumo ao porto de Mombaça, no Quênia, foi atacado por piratas somalis enquanto transportava 17 mil toneladas de carga com variados destinos. O capitão da embarcação, o norte-americano Richard Philips, foi sequestrado pelos piratas, que exigiram um alto valor pelo resgate. A libertação do capitão mobilizou aparato de guerra e envolveu a Marinha Americana. Três sequestradores foram mortos na operação. O ataque causou tanto impacto que o caso se transformou em roteiro de filme hollywoodiano.

Caso 2: os britânicos Paul e Rachel Chandler estavam navegando no iate “Lynn Rival”, que partiu das ilhas Seychelles rumo à Tanzânia, no leste da África, quando, em 23 de outubro de 2009, foram sequestrados por piratas somalis. O iate do casal Chandler foi encontrado pela Marinha Real Britânica à deriva em alto-mar. Após a captura pelos piratas, o casal foi conduzido a um cargueiro com bandeira de Singapura. Mais de um ano após o sequestro, o casal foi entregue pelos piratas às forças do autoproclamado governo da região autônoma Himan e Heeb.

Caso 3: a operação “Alvorada 9: Golfo de Áden” aconteceu no dia 20 de janeiro de 2011. O navio químico “MT Bunga Laurel” estava navegando rumo a Singapura quando foi atacado por um grupo de piratas somalis 300 milhas náuticas (600 km, 300 milhas) a sudeste do porto de Mascate, em Omã, duas horas após terem sido separados da escolta marinha. O petroleiro foi abordado por sete de dezoito piratas somalis armados com rifles AK-47 e pistolas, que surgiram em barcos atirando sem rumo. Durante o ataque, havia 23 tripulantes filipinos a bordo do navio. Um deles ativou o sistema de alerta de segurança. A Polícia Real da Malásia assumiu o comando das investigações. Os piratas capturados não tinham documentos de identificação. O chefe de polícia recorreu ao Departamento de Imigração para pedir ajuda. Os piratas foram detidos depois que a polícia obteve uma ordem de prisão preventiva de sete dias. O ataque resultou no ferimento de três tripulantes do navio químico.

Os casos narrados nesse introito envolvem, em pleno século XXI, o crime de pirataria em alto-mar. Presente desde a origem do comércio marítimo, a pirataria em alto-mar configura-se como um dos crimes mais antigos da história da humanidade. Os ataques a navios objetivando a capturada carga ou do navio (ou ambos) podem ter reflexos importantes no mundo globalizado, particularmente em áreas como o comércio e o turismo marítimo.

Em virtude disso, a questão assume grande importância para o Direito Internacional, uma vez que tal conduta criminosa é praticada em números consideráveis, colocando em xeque a segurança da navegação e sendo responsável por incalculáveis danos à vida humana, bem como ao comércio e à economia.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 estabelece parâmetros para perseguir e punir os piratas. O fato é que, devido à compreensão de que a pirataria em alto-mar constitui “crime do passado”, muitos ordenamentos jurídicos nacionais $\frac{3}{4}$ a exemplo do brasileiro $\frac{3}{4}$ não possuem uma tipificação penal adequada da conduta. Assim, em que se pese tratar a pirataria de um dos poucos crimes que se submetem à chamada “jurisdição universal” $\frac{3}{4}$ o que significa dizer que qualquer país pode capturar piratas em alto-mar $\frac{3}{4}$, a ausência de tipificação da conduta nos ordenamentos jurídicos internos dificulta a sua persecução.

Ademais, a persecução à pirataria esbarra em importantes questões jurídicas no campo do Direito Internacional, uma vez que o próprio Tribunal Internacional do Direito do Mar não tem competência, nos termos da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, para julgar piratas ou qualquer outra pessoa, mesmo sendo o órgão responsável pela garantia da efetividade do Direito no âmbito marítimo.

A questão que orienta o presente texto diz respeito à necessidade de avanços acerca da temática no campo do Direito Internacional, considerando-se que a pirataria acaba por gerar grande instabilidade jurídica para aqueles que navegam pelos mares e necessitam dele para efetuar seus trabalhos/transações econômicas. Para tanto, aborda-se a repercussão mundial dos crimes de pirataria em alto-mar, bem como a função desempenhada pela International Maritime Organization (IMO) e pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar no que se refere à temática.

2. A PIRATARIA EM ALTO-MAR: NOTÍCIA HISTÓRICA E IMPLICAÇÕES CONTEMPORÂNEAS

Para melhor compreensão do tema abordado, é interessante que se faça, inicialmente, uma breve definição de “pirataria”. Com base no Art. 15 da Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar de 1958, são abarcados pelo conceito os seguintes atos: violência, detenção ou depredação ilegítimas cometidas para fins pessoais pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos, no alto mar, contra outro navio ou aeronave, ou contra pessoas e bens a seu bordo, ou, ainda, contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens, em local fora da jurisdição de qualquer Estado. Também se enquadram no conceito todos os demais atos de participação voluntária para utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que os comete tem conhecimento de fatos que conferem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata. Por fim, a Convenção considera pirataria toda a ação tendo por fim incitar a cometer os atos acima definidos ou empreendida com a intenção de facilitá-los.

Os piratas têm como fim imediato o enriquecimento à custa das presas que as circunstâncias concretas lhe oferecerem, abstraindo dos titulares dos interesses que lesam. Por isso, enquanto ameaça indiscriminada à navegação, a pirataria ofende a Comunidade Internacional, pois esta depende do meio marítimo para a circulação de pessoas e mercadorias, o abastecimento de bens essenciais e a fruição das inúmeras vantagens que o mar oferece.¹

O termo pirataria vem do grego (*peirateia*, *peiratēs* = ataque e, por extensão, “ladrão do mar”) e designa um crime dos crimes mais antigos da história da humanidade². Agindo como autônomos, ou organizados em grupos, os piratas sempre navegaram pelos mares com a intenção de saquear e pilhar navios e cidades para obter riquezas. Homero, em sua “Odisseia”, já utilizava o termo “pirata” para descrever aqueles que pilhavam os navios e cidades costeiras.

Os romanos também se utilizaram do termo para

designar a atividade de populações organizadas politicamente e que se dedicavam a atacar e a pilhar navios que transitavam nas proximidades das costas da Sardenha e da Córsega. Esses povos se opunham à dominação e à hegemonia de Roma, colocando em risco a navegação marítima ao enfrentar as tropas romanas, tendo atuação particularmente intensa na época de Pompeu (106 a.C.-48 a.C.), ao final do período da República. O principal debate em Roma, na época, não era a competência do Estado para julgar piratas, mas sim se eles poderiam beneficiar-se do estatuto de prisioneiros de guerra e se os produtos derivados de seus ataques a eles pertenciam efetivamente.³

Na Idade Média, a pirataria passou a ser praticada pelos normandos, que atuavam principalmente nas ilhas britânicas, França e império germânico. Posteriormente, a pirataria expandiu-se pelas colônias europeias, nomeadamente nas Caraíbas, onde havia grande quantidade de piratas em busca de riquezas das colônias americanas, atingindo o auge no século XVIII⁴.

Do final do século XVI até o século XVIII, o Mar do Caribe era um ponto estratégico para piratas, que atacavam navios espanhóis, bem como de outras nações com colônias e postos avançados de comércio na área. Os grandes tesouros, como o ouro e a prata que a Espanha começou a enviar do Novo Mundo para a Europa, rapidamente chamaram a atenção desses piratas que, diante de uma lenta comunicação e falta de um patrulhamento em alto-mar, efetuavam seus ataques.⁵

Os piratas formavam tripulações que, em sua maioria, contavam com homens do mar que desejavam obter riquezas e liberdades reais. A maioria deles eram escravos fugitivos ou servos sem rumo. Normalmente, suas frotas eram formadas de navios pequenos e rápidos, que pudessem lutar ou fugir, conforme a ocasião. Sa-

3 CRETELLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Unijuí, 2008.

4 Na Europa, a partir do século XVI, ocorreram as famosas “cartas de corso” (*lettres de marques* ou *lettres de courses*), que eram designadas como autorizações reais para os capitães, principalmente em tempos de guerra, pudessem atacar e se apoderar de embarcações inimigas, a serviço de seu rei, com o objetivo de causar dano ao inimigo. Entre os séculos XVII e XVIII, as cartas de corso começaram a se tornar abusivas, desrespeitando o comércio marítimo internacional, fazendo com que os Estados efetuassem tratados bilaterais declarando que não utilizariam mais o corso em caso de guerra entre Estados. CRETELLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Unijuí, 2008.

5 CRETELLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Unijuí, 2008.

1 BÖHM-AMOLLY, Alexandra von. O Direito internacional marítimo e o direito nacional no combate à pirataria: potencialidades e limitações. *Boletim Ensino Investigação*, n. 10, p. 59-73, maio 2011.

2 BRANDÃO, Eduardo Henrique Serra. *Afinal o que é pirataria?* 2010. Disponível em: <http://academia.marinha.pt/PT/edicoes/Documents/2010/Afinal_o_que_e_pirataria.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.

queavam navios de mercadores levemente armados e, ocasionalmente, atacavam uma cidade ou um navio de guerra, caso o risco valesse a pena.

Há muitos séculos a pirataria já é considerada crime internacional, como se pode inferir de uma ordem de Henrique VIII (1491- 1547) a John Hopton, datada de 1511:

Aprenda e subjogue todos os piratas que forem encontrados de tempos em tempos; e, se não puderem ser apreendidos, destrua-os, e traga-os todos e cada um deles, que forem capturados, a nossos portos, entregue-os e coloque-os à disposição... de nossos comissários⁶.

Dados históricos apontam que desde 1536 os tribunais ingleses do Almirantado receberam autorização para impor pena de morte aos piratas, medida adotada igualmente pela França, em 1584. A capitulação franco-otomana de 1535 também previu medidas drásticas de repressão contra os piratas que singravam os mares, sobretudo o Mediterrâneo, o que permite a afirmação de que “o pirata passou a ser o inimigo de todos- *hoste humanis generis*- e todos passaram a ter o direito e a obrigação costumeira de arrestá-lo sem levar em consideração sua nacionalidade”⁷.

Desde então, diante do conceito de que o alto-mar não pertence à jurisdição exclusiva de nenhum Estado, as nações começaram a perseguir e julgar piratas que atacavam suas embarcações, os quais eram capturados em alto-mar. A partir da Declaração Naval de Paris (1856) ³/₄ que dispõe sobre a guerra marítima ³/₄, começou-se a codificação internacional de medidas jurídicas destinadas a combater o crime de pirataria.

Na esteira da Declaração, surgiu o Código Bustamante, concluído em Havana, em 1928, e que ressalta em seu artigo 308:

A pirataria, o tráfico de negros e o comércio de escravos o tráfico de mulheres brancas, a destruição ou deterioração de cabos submarinos e os demais delitos na mesma índole, contra o Direito Internacional, cometidos no alto mar, no ar livre e em territórios não organizados ainda em Estado, serão punidos pelo captor, de acordo com suas leis penais.

Posteriormente ao Código de Bustamante, surge a Convenção sobre o Alto-Mar, firmada em Genebra em

6 RUBIN apud CRETELLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Unijuí, 2008. p. 484.

7 CRETELLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Unijuí, 2008. p. 485.

1958, definindo atos de pirataria no já mencionado artigo 15. Em 1982 foi concluída em Montego Bay, Jamaica, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a qual revogou a Convenção sobre o Alto-Mar de 1958, porém manteve praticamente a mesma redação do instrumento anterior, definindo a pirataria em seu Artigo 101:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção, ou todo ato de depredação, cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b)⁸.

A Convenção de Montego Bay foi a última a tratar sobre o assunto. A partir daí não houve outra movimentação em termos legislativos para combater o crime de pirataria. Ocorre que, diante do crescente volume de trocas econômicas mundiais pela via marítima, e com o surgimento de novas tecnologias, o assunto passa a ocupar novamente posição central, pelos impactos que ocasiona.

Com efeito, há um grande volume de mercadorias circulando pelo mar, tanto em quantidade quanto em valores. Estima-se que atualmente praticamente 90% do comércio é efetuado pela via marítima. Muitas embarcações não possuem guarda armada, nem acompanhamento de navios militares. Mesmo assim, essas grandes cargas navegam por regiões sensíveis a ataques piratas, o que gera um impacto muito grande na economia global.⁹

8 A Convenção sobre o Direito do Mar, de 1982, em seu art. 103, define navio ou aeronave pirata nos seguintes termos: “São considerados navios ou aeronaves piratas os navios ou aeronaves que as pessoas, sob cujo controle efetivo se encontrem, pretendem utilizar para cometer qualquer dos atos mencionados no artigo 101. Também são considerados piratas os navios ou aeronaves que tenham servido para cometer qualquer de tais atos, enquanto se encontrem sob o controle das pessoas culpadas desses atos.”

9 CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria marítima moderna:

Atualmente, a pirataria revela-se mais incidente no Sudeste Asiático, nas Caraíbas, e no Chifre da África, tendo como principais locais de ataque espaços entre as ilhas, onde os piratas atacam de surpresa com lanchas muito rápidas.¹⁰ Em relação às rotas marítimas, Caninas¹¹ destaca que “a pirataria não é privilégio de locais sem movimento”, uma vez que “um dos estreitos mais movimentados do mundo, com média de 50.000 navios por ano — o estreito de Malaca —, é um dos principais em ataques piratas, junto com o Mar da China meridional (South China Sea), Golfo da Guiné e a Indonésia.”

Vários fatores influenciam os ataques piratas. Além dos já mencionados (grandes embarcações, mercadorias de altos valores, falta de guarda armada nos navios etc.), um dos principais motivos para o desenvolvimento da pirataria marítima é a fraca vigilância no alto-mar e as medidas de segurança nas áreas portuárias, que são ineficientes na maioria dos Estados. A conjugação desses fatores cria um ambiente propício para as ações dos piratas, o que acaba representando uma ameaça crescente para a segurança marítima e para o comércio mundial.

Levando-se em conta os fatores acima destacados e considerando-se alguns estudos feitos pelo International Maritime Bureau (IMB), pode-se afirmar que a pirataria marítima moderna está se transformando em um fenômeno de escala mundial. Tais estudos comprovam que entre os anos de 1998 e 2007, as águas da Indonésia, do Estreito de Malaca, da Malásia e do Estreito de Singapura se destacam como sendo os lugares mais perigosos do mundo, seguido do Subcontinente Indiano. No ano de 2008, a parte do mundo que foi considerada mais perigosa foi o Chifre da África, ou seja, a região noroeste do continente africano, onde está localizada a Somália, o Djibuti e a Eritreia.

Conforme salienta Schneider¹², a posição geográfica privilegiada da Somália, situada na “porta de entrada”

história, situação atual e desafios. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, 2009.

10 PINTO, Paulo Evandro da Costa; VENANCIO, Daiana Seabra. De volta para o passado: a prática da guarda armada em navios mercantes para proteção contra os piratas no século XXI. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*, 2012. Disponível em: <<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/rbed/article/viewFile/48800/30472>>. Acesso em: 11 ago. 2014.

11 CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria marítima moderna: história, situação atual e desafios. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, 2009.

12 SCHNEIDER, Eduardo Augusto S. da C.. In. VARELLA, Marcelo D. Pirataria marítima: a experiência Somália. *Revista de Direito Internacional*, vol.12, no.1. (nesta edição).

de uma das rotas marítimas com maior fluxo de bens de consumo no planeta, aliada à falta de um governo com atuação eficiente há duas décadas e a uma economia falida, configuram “o terreno ideal para o desenvolvimento da pirataria”, de modo que não causa espanto o fato de que “a epidemia de atos de pirataria na região, com início em 2008, tenha acontecido exatamente no ano que a Somália ficou em primeiro lugar no ranking de países falidos.”

Vale ressaltar ainda que na região da Somália os ataques têm uma forte queda no período que vai de dezembro a março e junho a setembro, que é o período das monções, quando as condições climáticas são tão ruins que os piratas não conseguem navegar com as suas pequenas embarcações.¹³

Com base em relatório do Banco Mundial, a pirataria na costa da Somália aumenta significativamente as despesas do comércio mundial em US\$ 18 bilhões por ano. Segundo o órgão, a violência causada por ações de piratas gera grande preocupação pública e um “imposto oculto” nas exportações e importações do mundo inteiro.¹⁴

A Somália sofre impacto considerável devido aos ataques piratas. O relatório do Banco Mundial alega que o país gasta US\$ 6 milhões a mais por ano no comércio e destaca que o total não leva em conta o fato de o governo não poder expandir o comércio marítimo e de pesca, enquanto os piratas estiverem operando nas águas do país.

Conforme o Banco Mundial, entre 2005 e 2012, mais de 3,7 mil tripulantes de 125 nacionalidades foram capturados por piratas. Em alguns casos, eles ficaram detidos mais de 1,1 mil dias e pelo menos 97 pessoas morreram durante os ataques, na detenção ou durante operações de resgate. O relatório destaca também que os piratas conseguem apoio de terceiros para ancorar navios sequestrados. O Banco Mundial acredita que os chefes da pirataria dividem em torno de 70% e 86% do que ganham com funcionários públicos, comerciantes,

13 MARCHESI, Bruno Horvath. *A importância da pirataria marítima e o seu combate na Somália*. 2011. Disponível em: <<http://piratariamaritima.blogspot.com.br/2011/01/importancia-da-pirataria-maritima-e-o.html>>. Acesso em: 18 jun. 2014.

14 LETRA, Leda. Banco Mundial: pirataria custa US\$ 18 bilhões por ano à economia global. *Rádio ONU*, Nova York, 11 abr. 2013. Disponível em: <<http://www.unmultimedia.org/radio/portuguese/2013/04/banco-mundial-pirataria-custa-us-18-bilhoes-por-ano-a-economia-global/>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

milícias, líderes religiosos ou comunitários. Esse valor pode chegar a US\$ 300 mil.¹⁵

A pirataria também afeta outros setores da economia: desde o ano de 2006, países do leste do continente africano enfrentam uma grande queda no número de turistas. Os gastos de visitantes crescem num grau 25% mais lento, comparando-se a outros países da África Subsaariana. O Banco Mundial também afirma que a exportação de peixe dos países afetados pela pirataria caiu significativamente, quase 24% desde 2006, resultado da queda na produção.¹⁶

A International Maritime Bureau contabiliza cerca de 3.200 pessoas tomadas como reféns de piratas na última década, sendo que 150 delas perderam a vida. Em 2007 foram registrados 263 incidentes em todo o globo, com um crescimento superior a 10% de ataques piratas em 2007.¹⁷

As estratégias de ataque variam em sofisticação e violência, dependendo do tipo de pirata. Alguns são simples ladrões, usam barcos pequenos de pesca ou até mesmo botes. Sobem nos barcos ancorados quando não há alguém ou quando todos estão dormindo, entre as 22:00 e 6:00 horas, preferindo o elemento surpresa. Muitas vezes não têm nem armas de fogo. Proliferam, porém, bandos perigosos de piratas que atacam em alto-mar e conseguem roubar o próprio navio para travesti-lo sob outra bandeira ou desmanchá-lo inteiro e vender as peças — há conhecidos centros de desmonte na Índia. Nesses casos, geralmente a tripulação é colocada em botes e deixada à própria sorte no meio do oceano. Para abordar o navio, os piratas usam ganchos e sobem pela popa. Às vezes, esperam a passagem de uma embarcação grande em dois pequenos barcos ligados por um cabo de aço. Quando o navio passa no meio deles, o cabo fica preso e seus barcos são puxados, esperando a melhor oportunidade de ataque.

15 LETRA, Leda. Banco Mundial: pirataria custa US\$ 18 bilhões por ano à economia global. *Rádio ONU*, Nova York, 11 abr. 2013. Disponível em: <<http://www.unmultimedia.org/radio/portuguese/2013/04/banco-mundial-pirataria-custa-us-18-bilhoes-por-ano-a-economia-global/>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

16 LETRA, Leda. Banco Mundial: pirataria custa US\$ 18 bilhões por ano à economia global. *Rádio ONU*, Nova York, 11 abr. 2013. Disponível em: <<http://www.unmultimedia.org/radio/portuguese/2013/04/banco-mundial-pirataria-custa-us-18-bilhoes-por-ano-a-economia-global/>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

17 MEDEIROS, Roberto Carvalho de. *Pirataria no mar não é coisa do passado*. Disponível em: <<http://groups.google.com/forum/#!topic/noticiarinaval/L8OCXAGJ-WM>>. Acesso em: 24 mar. 2014.

3. PERCALÇOS AO EFETIVO COMBATE À PIRATARIA: O PAPEL DA CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY, DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL E DO TRIBUNAL INTERNACIONAL DO DIREITO DO MAR

Para a comunidade internacional, o pirata, ao retirar a bandeira do mastro de um navio, passa a viver rompido com a sociedade à qual pertencia, formando comunidade diversa à da sociedade regular. Essa “des-sujeição” de seu Estado de origem faz presumir que os piratas renunciaram a qualquer proteção diplomática. Tornam-se, assim, *res nullius*, ou *floating chattels* (= bens móveis flutuantes), para utilizar a expressão de Schwarzenberger.¹⁸

Em virtude disso, todo e qualquer Estado pode prender um navio pirata que se encontra em alto-mar, bem como as pessoas e os produtos provenientes de atos ilícitos que nele forem encontrados. E os tribunais do Estado que realizou a operação são competentes para puni-los, podendo, inclusive, decidir a respeito da forma que irão dispor do navio e dos bens confiscados, resguardados os direitos de terceiros de boa-fé. O fato de que qualquer Estado pode prender e julgar pessoas acusadas de pirataria torna esse crime excepcional no Direito Internacional, de acordo com a soberania e jurisdição de cada Estado, no interior de seu território.¹⁹

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) dispõe, em seu artigo 105, que “todo Estado pode apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa-fé.”

O artigo 111 da Convenção trata detalhadamente sobre o direito de perseguição conferido às autoridades competentes do Estado. Segundo o dispositivo, condição de possibilidade para dar início à perseguição de um navio estrangeiro é a existência de “motivos funda-

18 CRETILLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Unijuí, 2008. p. 497.

19 CRETILLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Unijuí, 2008.

dos” para acreditar que o navio infringiu as leis e regulamentos do Estado costeiro, sendo que a perseguição deve ter início “quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrar nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor, e só pode continuar fora do mar territorial ou da zona contígua se a perseguição não tiver sido interrompida.”

Ademais, o dispositivo salienta não ser necessário que o navio que dá a ordem de parar a um navio estrangeiro que navega pelo mar territorial ou pela zona contígua se encontre também no mar territorial ou na zona contígua no momento em que o navio estrangeiro recebe a referida ordem. Por fim, dispõe que se o navio estrangeiro se encontrar na zona contígua, a perseguição só poderá ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada.

O § 4º do art. 111 da Convenção destaca que “a perseguição não se considera iniciada até que o navio perseguidor se tenha certificado, pelos meios práticos de que disponha, de que o navio perseguido ou uma das suas lanchas ou outras embarcações que trabalhem em equipe e utilizando o navio perseguido como navio mãe, se encontram dentro dos limites do mar territorial ou, se for o caso, na zona contígua, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental.” Também preconiza, em sua parte final, que “só pode dar-se início à perseguição depois de ter sido emitido sinal de parar, visual ou auditivo, a uma distância que permita ao navio estrangeiro vê-lo ou ouvi-lo.”

O direito de perseguição, com base no § 5º do art. 111 da Convenção, somente pode ser exercido por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves que possuam sinais claros e sejam identificáveis como navios e aeronaves ao serviço de um governo e que estejam para tanto autorizados. O § 8º, por sua vez, trata da responsabilização em caso de perseguição que extrapole os parâmetros da Convenção, dispondo que “quando um navio for parado ou apresado fora do mar territorial em circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição, deve ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido em consequência disso.”

Além do regramento para efetuar uma perseguição, o Estado deve tomar cuidado para que se tenham motivos suficientes, ou melhor, evidentes, para deflagrá-la. Nesse sentido, o art. 106 da Convenção de Montego Bay (1982)

reza que “quando um navio ou uma aeronave for apresado por suspeita de pirataria, sem motivo suficiente, o Estado que o apresou será responsável, perante o Estado de nacionalidade do navio ou da aeronave, por qualquer perda ou dano causados por esse apresamento.”

O direito de perseguição é limitado aos navios de guerra de um Estado, ou navio a trabalho do governo e que esteja identificado como tal. Somente estes podem perseguir os infratores em alto-mar, bem como aprisioná-los e conduzi-los a um porto do seu Estado. Para que a perseguição aos delitos nas águas territoriais desse Estado prejudicado obtenha êxito em questões legais, a exigência é que a perseguição haja começado em tais águas e não seja interrompida, sendo uma perseguição contínua. Percebe-se, portanto, que a questão da perseguição é bastante complexa para o Estado prejudicado, o que favorece, em muitas situações, a fuga dos piratas.

Considerando-se o marco legal da perseguição e apresamento de navios piratas, é importante investigar qual o papel desempenhado, nesse mister, pela Organização Marítima Internacional e pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar.

3.1. A Organização Marítima Internacional (IMO)

A International Maritime Organization (IMO) é a agência especializada das Nações Unidas (ONU), criada em março de 1948, em Genebra, com a responsabilidade pela proteção e segurança da navegação e a prevenção da poluição marítima. A IMO possui 169 Estados-Membros e três membros associados, estando baseada no Reino Unido, com cerca de 300 funcionários internacionais.

Conforme destaca artigo 1º da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, os propósitos da organização são instituir mecanismos de cooperação entre os governos no domínio da regulamentação e das práticas governamentais relacionados com assuntos técnicos de todos os tipos que interessem à atividade marítima relacionada ao comércio internacional, com o intuito de incentivar e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões possíveis em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marinha causada por navios, bem como tratar de assuntos administrativos e jurídicos relacionados com os propósitos acima destacados.²⁰

20 IMO. International Maritime Organization. Informações dis-

Dentre os propósitos da Organização Marítima Internacional, também se destaca encorajar o abandono das medidas discriminatórias e restrições desnecessárias por governos afetando a atividade marítima relacionada ao comércio internacional, de modo a promover a disponibilidade de serviços relacionados à atividade marítima para o comércio do mundo, sem discriminação. A assistência e incentivo dados por um Governo para o desenvolvimento de sua atividade marítima nacional e para fins de segurança não constituem, por si só, discriminação, desde que tal assistência e incentivo não sejam baseados em medidas destinadas a restringir a liberdade da atividade marítima de todos os Estados de participar do comércio internacional. Cabe à IMO examinar as questões relativas às práticas restritivas desleais relativas à atividade marítima, bem como examinar todas as questões relativas à atividade marítima que poderão ser trazidas a seu conhecimento por qualquer órgão ou instituição especializada da Organização das Nações Unidas e também permitir a troca de informações entre governos sobre as questões em apreciação pela Organização.²¹

Conforme visualizado acima, os propósitos da organização da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, cabe destacar também suas funções, as quais se encontram na parte II, em seu artigo segundo, a qual se refere às formas para atingir os propósitos que estão estabelecidos na parte I. Salienta-se, nesse sentido, que a organização deve examinar e fazer recomendações sobre as questões decorrentes do artigo 1º as quais podem ser submetidas à apreciação da organização pelos seus membros, por qualquer órgão ou agência especializada das Nações Unidas ou por qualquer outra organização intergovernamental. Cabe também à organização elaborar projetos de convenções, acordos ou outros instrumentos apropriados, recomendá-los aos governos e às organizações intergovernamentais e convocar as conferências que julgar necessárias, bem como prover mecanismos para consultas entre os membros e a troca de informações entre os Governos, além de desempenhar as funções mencionadas do presente artigo, em particular aquelas que lhe sejam atribuídas por meio de instrumentos internacionais relativos aos

assuntos marítimos e ao efeito da atividade marítima no ambiente marinho, devendo também facilitar quando necessário à operação técnica dentro da finalidade da Organização.²²

A Organização Marítima Internacional possui um programa de cooperação técnica, que identifica as necessidades de recursos entre os membros mais resguardados e os resultados da assistência, tais como a formação. Essa organização fundou três níveis avançados de instituições marítimas de ensino em Malmö, Malta e Gênova. A IMO desempenha um papel fundamental na garantia de não colocar em risco a vida de marinheiros, bem como turistas e que o ambiente marinho não seja poluído por meio da sua utilização.

Preocupada com o tema da pirataria em alto-mar, no dia 11 de abril de 2013, a IMO efetuou a primeira sessão sobre o assunto em Londres, com o tema “Pirataria: A ameaça à Marítima Mercante no Oceano Índico”. Durante a sessão, foi ressaltada a importância da temática, e todos os Estados reafirmaram seus interesses em reprimir a prática da pirataria. Entre as delegações, participou também da reunião a Internacional Maritime Bureau (IMB), organização especializada contra a pirataria que se pôs à disposição para ajudar os países afetados.

Durante essa sessão, a Somália, que obteve um índice muito alto de ataques piratas, afirmou-se totalmente contra a pirataria, preocupando-se em “ressaltar que sempre esteve engajada para combater essa prática ilegal, lembrando ter enviado uma carta em junho de 2008 para o Conselho de Segurança das Nações Unidas pedindo ajuda à comunidade internacional”. Em resposta às acusações pelos números alarmantes de ataques piratas, a Somália “afirmou que a pirataria não é causa apenas de problemas internos de seu Estado, alegando que o início das práticas piratas no território se deu em razão de defesa contra ataques de saqueadores vindos de outras regiões”²³.

Em relação ao tema pirataria, a 90ª Sessão do Comitê de Segurança Marítima, que foi realizada em 2011,

poníveis em: <<http://www.imo.org>>. Acesso em: 05 mar. 2015.

21 IMO. International Maritime Organization. Informações disponíveis em: <<http://www.imo.org>>. Acesso em: 05 mar. 2015.

22 IMO. International Maritime Organization. Informações disponíveis em: <<http://www.imo.org>>. Acesso em: 05 mar. 2015.

23 NOBRE, Luciana. Pirataria é assunto de debate da OMI. *El País.com.co*, 14 abr. 2013. OMI. Disponível em: <<http://mundiuepb.com.br/elpais/pirataria-e-assunto-de-debate-na-omi/>>. Acesso em: 09 set. 2014.

teve por objetivo desenvolver recomendações relativas à contratação de segurança armada privada para os Estados, dentro dos parâmetros estabelecidos pela Organização Marítima Internacional. A Sessão evidenciou o posicionamento da IMO a favor da presença de guardas armados em navios mercantes, com o intuito de combater a pirataria em alto-mar e, obviamente, estabeleceu a necessidade de criar regras para utilização de segurança armada.²⁴

O Documento de Montreux sobre Obrigações Legais Internacionais e Boas Práticas para os Estados relacionadas com as Operações de Companhias Privadas de serviços Militares e de Segurança durante Conflitos Armados e o Código Internacional de Conduta para os Prestadores de Serviços Privados de Segurança são pontos de referência úteis para as Companhias Privadas de Segurança Marítima, mas não são suficientes para abarcar as peculiaridades inerentes à situação da pirataria e roubo armado. O Documento de Montreux trata das regras aplicáveis aos Estados, mas consiste num instrumento de Direito Internacional Humanitário, e, portanto, é aplicável somente durante conflitos armados. O Código de Conduta, por sua vez, trata da indústria de segurança privada e identifica um conjunto de princípios que visam à proteção do Estado de Direito e respeito pelos Direitos Humanos por parte dos prestadores de serviços de segurança, mas não é adequado às peculiaridades necessárias para implantar de guardas armados a bordo de navios mercantes.

Os navios das empresas que pretendem utilizar serviços de segurança privada, bem como as empresas que pretendem prestar esses serviços, precisam reconhecer a responsabilidade legal a que podem estar sujeitas, devendo buscar a aprovação adequada das autoridades competentes, que são os Estados de bandeira, os países onde a companhia de segurança privada está registrada, os países em que as operações são efetuadas ou gerenciadas, incluindo os países pelos quais os aviões onde atuam as companhias pretendem transitar.²⁵

24 VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 135-137, jul./dez. 2012. Disponível em: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2012/edicao18_2.137-160.pdf>. Acesso em: 09 out. 2014.

25 VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 135-137, jul./dez. 2012. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/>

Diante da possibilidade de utilização de segurança armada, é interessante destacar que

a decisão da Organização Marítima Internacional, e, consequentemente, das Nações Unidas, de permitir o uso de guardas armados em navios mercantes tem implicações extensas e controversas para o Direito do Mar e para a legislação interna dos Estados. A utilização dos serviços das CPSM em escala mundial ainda é um fenômeno recente, cuja análise é limitada em virtude da contemporaneidade dos fatos. Somente os efeitos práticos e normativos ao longo do tempo poderão demonstrar se a utilização de guardas armados em navios mercantes seria a melhor alternativa para evitar os prejuízos da pirataria marítima e do terrorismo para o comércio e a segurança internacional.²⁶

É visível o esforço da IMO para estabelecer um projeto mundial antipirataria, porém, as iniciativas esbarram nas dificuldades em padronizar as legislações nacionais, aumentar a interoperabilidade dos centros de coordenação e até mesmo resistências políticas.²⁷ A possibilidade do exercício de jurisdição universal para o combate à pirataria não é suficiente para processar e julgar os piratas. A verdade é que os países desenvolvidos não têm interesse em obter gastos com o processo judicial e o cumprimento de pena, por isso incentivam os Estados da região que assumam esse compromisso. Diante disso, qualquer solução que pretenda ser definitiva deve considerar o fomento à estabilidade dos países nas áreas afetadas. Por essas razões, a busca de uma solução para a pirataria na atualidade é um desafio que ainda está longe do fim.

3.2. O Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM)

A Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (1982) se diferencia das outras convenções, pois contém uma série de disposições relativas às soluções de controvérsias que giram em torno da ideia de jurisdição obrigatória. O artigo 287, I, “a”, da Convenção dispõe

revistaEgn/dezembro2012/edicao18_2.137-160.pdf>. Acesso em: 09 out. 2014.

26 PINTO, Paulo Evandro da Costa; VENANCIO, Daiana Seabra. De volta para o passado: a prática da guarda armada em navios mercantes para proteção contra os piratas no século XXI. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*, 2012. Disponível em: <<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/rbed/article/viewFile/48800/30472>>. Acesso em: 11 ago. 2014.

27 CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria marítima moderna: história, situação atual e desafios. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, 2009.

sobre a criação do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) como uma das medidas pacíficas para solucionar as controvérsias relativas à interpretação ou à aplicação da Convenção:

ARTIGO 287

Escolha do procedimento

1. Um Estado ao assinar ou ratificar a presente Convenção ou a ela aderir, ou em qualquer momento ulterior, pode escolher livremente, por meio de declaração escrita, um ou mais dos seguintes meios para a solução da controvérsia relativas à interpretação ou aplicação da presente Convenção:

- a) o Tribunal Internacional do Direito do Mar estabelecido de conformidade com o Anexo VI;
- b) a Corte Internacional de Justiça;
- c) um tribunal arbitral constituído de conformidade com o Anexo VII;
- d) um tribunal arbitral especial constituído de conformidade com o Anexo VIII, para uma ou mais das categorias de controvérsias especificadas no referido Anexo.

O Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar, em seu art. 21, refere que sua jurisdição “compreende todas as controvérsias e pedidos que lhe sejam submetidos de conformidade com a presente Convenção, bem como todas as questões especialmente previstas em qualquer outro acordo que confira jurisdição ao Tribunal.” Portanto, pode-se afirmar que “el TIDM es un órgano judicial de carácter colegiado, internacional, permanente, especializado y obligatorio”.²⁸

Ocorre que, em se tratando de uma questão delicada e preocupante que tem aterrorizado os mares, principalmente no Chifre da África, a Lei Internacional sobre a pirataria considera que cada Estado deve assumir responsabilidade própria no policiamento e patrulha das suas águas territoriais, assim como o combate a atos de pirataria cometidos nas suas zonas marítimas.

No entanto, os piratas que têm sido capturados não podem sequer ser levados a julgamento nas instâncias judiciais das Nações Unidas. O TIDM não tem competência para julgar piratas ou para julgar qualquer outra pessoa nesse caso. Se há uma disputa entre Estados que diga respeito à matéria coberta pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, os Estados podem trazer essa disputa à consideração do Tribunal. Mas ele

28 ACOSTA ESTÉVEZ, José B. *El Tribunal Internacional del Derecho del Mar*. Barcelona: ANUE, 2002. p. 12.

não pode julgar os piratas, já que não se trata de um tribunal criminal.²⁹

O Tribunal Internacional do Mar tem, portanto, uma competência que se limita a apreciar “disputas entre Estados sobre questões relativas à interpretação e aplicação da Convenção”. Os atos de ataques piratas se configuram em atos privados de indivíduos, com finalidade de obter lucro próprio, não configurando, portanto, uma questão de Estado contra Estado. Por isso, o Tribunal Internacional do Direito do Mar não tem competência para julgar tal crime.

Em termos de Direito Internacional, a Convenção de Montego Bay limita a luta contra a pirataria em alto-mar, porém, esta deixa em aberto opções para os Estados enfrentarem os ataques piratas, com suas legislações penais. Portanto é dever dos Estados cooperar com a luta contra esses “ladrões do mar”.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS: PERSPECTIVAS PARA COMBATER A PIRATARIA

Como se procurou demonstrar, a persecução efetiva à pirataria esbarra em alguns percalços jurídicos, notadamente na inexistência de um Tribunal Internacional competente para julgar os piratas. Trata-se, portanto, de um assunto de competência dos Estados, que precisam tipificar penalmente a pirataria, já que cabe a eles efetuar a perseguição e punição dos piratas, segundo a Convenção das Nações Unidas de 1982.

Todos os Estados devem cooperar na repressão da pirataria e apresamento, em alto-mar, fora da jurisdição de qualquer Estado, um navio pirata ou em poder dos piratas e prender as pessoas que se encontrem a bordo, cabendo o seu julgamento aos tribunais do Estado que fez o apresamento.

Atitudes importantes estão sendo tomadas por parte de alguns Estados. Por exemplo: com o objetivo de combater a pirataria na costa leste africana, em janeiro de 2009 a OMI promoveu uma reunião com representantes de dezessete países, na qual foi adotado um

29 D'ANGELIS, Wagner Rocha. *Pirataria no direito internacional*. 2011 Disponível em: <<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:tYgizOn39YoJ:https://xa.yimg.com/kq/groups/22700344/1899977347/name/Pirataria%2Be%2BDirito%2BInternacional%2B%282012%29.doc+&cd=4&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em: 19 out. 2014.

Código de Conduta tendo por escopo a Repressão da Pirataria e do Roubo Armado contra navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo do Áden. Referida normativa, denominada “Código Djibouti”, inova ao criar um fundo para o combate à pirataria na região, bem como ao exigir comprometimento por parte dos Estados signatários no sentido de tipificar o crime em suas respectivas legislações internas, de modo a não obstaculizar o exercício da competência universal no combate à pirataria, além de contemplar alterações substanciais em âmbito regional no que tange ao exercício do direito de perseguição. Essas diretivas parecem adequadas para que o Direito Internacional possa agir com maior eficiência na prevenção e também na repressão ao delito.

Em seu artigo 2º, o Código refere o seu propósito e escopo, salientando que os Estados participantes se comprometem a cooperar para a repressão à pirataria e ao roubo armado mediante o compartilhamento de informações relevantes, a interditar navios ou aeronaves suspeitos de perpetrarem pirataria e roubo armado, a garantir que as pessoas envolvidas na prática desses delitos sejam presas, processadas e julgadas, e, finalmente, a facilitar o repatriamento de pessoas vítimas desses atos.

Além disso, convém salientar que o International Maritime Bureau tem patrocinado vários estudos sobre pirataria, defendendo uma maior eficiência e eficácia do Direito Internacional no combate ao crime, bem como às suas causas diretas. No entanto, referidas medidas ainda encontram resistência por parte dos Estados ribeirinhos, que temem um excessivo cerceamento de suas soberanias, particularmente no que se refere ao âmbito criminal.

O International Maritime Bureau também aconselha aos donos de embarcações que adotem medidas preventivas, como possuir vigias e navegar a uma velocidade que os permita deixar os piratas para trás, pois se estes piratas assumirem o controle da embarcação ou navio dificulta a intervenção militar devido aos reféns a bordo.

Para além do que já vem sendo feito, a necessidade de lutar contra a pirataria internacional impõe, acima de tudo, novos paradigmas ao Direito Internacional. Nesse caso, torna-se imperioso o fortalecimento da paz, da segurança, da cooperação e das relações de amizade entre os Estados diante das novas realidades, tendo em vista o desenvolvimento de uma nova legislação sobre pirataria por meio das organizações competentes, como as In-

ternational Chamber of Commerce (ICC) e International Maritime Organization (IMO), de modo a superar aquilo a que Schneider denomina como “*gap* entre as normas internacionais e as normas domésticas.”³⁰ Nesse sentido, a partir de uma abordagem mais regional do que global, “a IMO vem obtendo importantes avanços para a repressão ao roubo armado contra navios, principalmente no que diz respeito ao incentivo à cooperação entre os estados costeiros afetados.”³¹

Em relação às perspectivas de combate à pirataria, pode-se perceber que os métodos utilizados, em sua grande maioria, são ineficazes, pois não colocam um ponto final no problema. A questão é complexa, devendo ser encarada por todos os Estados, os quais devem se conscientizar que pirataria não é algo do passado e que ela interfere significativamente no comércio, no turismo e na segurança marítima contemporânea. O que muito tem sido feito é amenizar os ataques nos principais pontos, porém essas atitudes não resolvem o problema em si, uma vez que novos pontos de ataque acabam surgindo na medida em que outros são descobertos. Diante dessas perspectivas, pode-se concluir pela necessidade de uma nova Convenção sobre a temática, que atente para as particularidades de cada região afetada.

Salienta-se, por fim, que a questão não se resume somente à perseguição e punição aos piratas, pois, por mais completos e estruturados que sejam os meios jurídicos, não se pode esquecer o lado da questão que trata da repartição das riquezas. Afinal, como evidenciado no presente texto, os maiores índices de ataques piratas ocorrem em regiões esquecidas, por assim dizer, do mundo globalizado, regiões que não tiveram a oportunidade de crescimento e reconhecimento, sendo essa crise interna de certos Estados o fator que conduz seus nacionais a partir para um meio de sobrevivência que com o decorrer do tempo foi se aperfeiçoando e se tornando uma forma de conseguir obter riqueza por meio ilícito. A busca para a solução da pirataria em alto-mar é um tema que ainda irá repercutir por muito tempo, e o primeiro passo é a conscientização de que pirataria não é algo do passado e que está bem presente na atualidade.

30 SCHNEIDER, Eduardo Augusto S. da C.. In. VARELLA, Marcelo D. Pirataria marítima: a experiência Somália. *Revista de Direito Internacional*, vol.12, no.1. (nesta edição).

31 BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles Pacheco. In. VARELLA, Marcelo D. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. *Revista de Direito Internacional*, vol.12, no.1. (nesta edição).

REFERÊNCIAS

- ACOSTA ESTÉVEZ, José B. *El Tribunal Internacional del Derecho del Mar*. Barcelona: ANUE, 2002.
- BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles Pacheco. In: VARELLA, Marcelo D. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. *Revista de Direito Internacional*, vol.12, no.1. (nesta edição).
- BÖHM-AMOLLY, Alexandra von. O Direito internacional marítimo e o direito nacional no combate à pirataria: potencialidades e limitações. *Boletim Ensino Investição*, n. 10, p. 59-73, maio 2011.
- BRANDÃO, Eduardo Henrique Serra. *Afinal o que é pirataria?* 2010. Disponível em: <http://academia.marinha.pt/PT/edicoes/Documents/2010/Afinal_o_que_e_pirataria.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.
- BIZAWU, SébastienKiwonghi. *Pirataria nas águas internacionais e as novas tendências do direito internacional privado*. Disponível em: <<http://www.domtotal.com/direito/pagina/detalhe/23865/pirataria-nas-aguas-internacionais-e-as-novas-tendencias-do-direito-internacional-privado>>. Acesso em: 01 nov. 2014.
- CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria marítima moderna: história, situação atual e desafios. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, 2009.
- CRETILLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Unijuí, 2008.
- D'ANGELIS, Wagner Rocha. *Pirataria no direito internacional*. 2011 Disponível em: <<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:tYgizOn39YoJ:https://xa.yimg.com/kq/groups/22700344/1899977347/name/Pirataria%2Be%2BDireito%2BInternacional%2B%282012%29.doc+&cd=4&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em: 19 out. 2014.
- HILSE, Gwendolin; RIFFEL, Bettina. Pirataria mora agora no Golfo da Guiné. *Deutsche Welle*, 04 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.dw.de/pirataria-mora-agora-no-golfo-da-guine/C3%A9/a-17472098>>. Acesso em: 27 jun. 2014.
- LETRA, Leda. Banco Mundial: pirataria custa US\$ 18 bilhões por ano à economia global. *Rádio ONU*, Nova York, 11 abr. 2013. Disponível em: <<http://www.unmultimedia.org/radio/portuguese/2013/04/banco-mundial-pirataria-custa-us-18-bilhoes-por-ano-a-economia-global/>>. Acesso em: 23 jun. 2014.
- MARCHESE, Bruno Horvath. *A importância da pirataria marítima e o seu combate na Somália*. 2011. Disponível em: <<http://piratariamaritima.blogspot.com.br/2011/01/importancia-da-pirataria-maritima-e-o.html>>. Acesso em: 18 jun. 2014.
- MEDEIROS, Roberto Carvalho de. *Pirataria no mar não é coisa do passado*. Disponível em: <<http://groups.google.com/forum/#!topic/noticiarionavai/L8OCXAGJ-WM>>. Acesso em: 24 mar. 2014.
- NOBRE, Luciana. Pirataria é assunto de debate da OMI. *El País.com.co*, 14 abr. 2013. OMI. Disponível em: <<http://mundiuepb.com.br/elpais/pirataria-e-assunto-de-debate-na-omi/>>. Acesso em: 09 set. 2014.
- ONU. Organização das Nações Unidas. Decreto-Lei n. 44490. *Convenção sobre o alto mar*. Aprovada na primeira conferência do mar realizada em Genebra em 1958. Disponível em: <http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/Conven_Alto_mar_1958.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2014.
- ONU. Organização das Nações Unidas. Decreto n. 1530. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Concluída em Jamaica/1982. Disponível em: <<http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/CNUDM.pdf>>. Acesso em: 9 abr. 2014.
- PINTO, Paulo Evandro da Costa; VENANCIO, Daiana Seabra. De volta para o passado: a prática da guarda armada em navios mercantes para proteção contra os piratas no século XXI. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*, 2012. Disponível em: <<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/rbed/article/viewFile/48800/30472>>. Acesso em: 11 ago. 2014.
- SCHNEIDER, Eduardo Augusto S. da C.. In: VARELLA, Marcelo D. Pirataria marítima: a experiência Somália. *Revista de Direito Internacional*, vol.12, no.1. (nesta edição).
- VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 135-137, jul./dez. 2012. Disponível em: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2012/edicao18_2.137-160.pdf>. Acesso em: 09 out. 2014.

Para publicar na Revista de Direito Internacional, acesse o endereço eletrônico
www.rdi.uniceub.br ou www.brazilianjournal.org.
Observe as normas de publicação, para facilitar e agilizar o trabalho de edição.