

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

**EVELYNE AKABASSI**

A PIRATARIA MARÍTIMA COMO AMEAÇA À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

NITERÓI, RJ

2016

EVELYNE AKABASSI

A PIRATARIA MARÍTIMA COMO AMEAÇA À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Faculdade de Direito da  
Universidade Federal Fluminense como  
requisito parcial à obtenção do grau de  
Bacharel em Direito

Orientador: Prof. Guilherme Scorzelli

Niterói, RJ

2016

EVELYNE AKABASSI

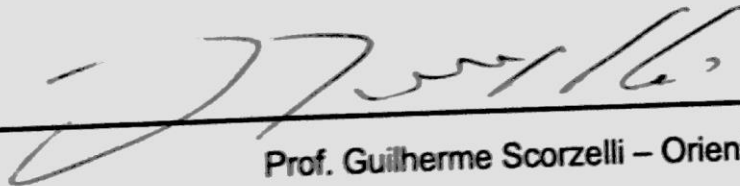
A PIRATARIA COMO AMEAÇA À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Faculdade de Direito da  
Universidade Federal Fluminense como  
requisito parcial à obtenção do grau de  
Bacharel em Direito

Aprovada em 21/03/2016

BANCA EXAMINADORA

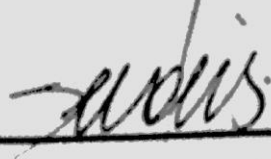
PARABÉNS!!!  
10!



Prof. Guilherme Scorzelli – Orientador  
UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE



Prof. Cláudio Brandão de Oliveira  
UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE



Prof. Índio do Brasil Cardoso  
UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)

---

A313p AKABASSI, Evelyne, 1993-  
A Pirataria marítima como ameaça à navegação / Evelyne Akabassi. – 2016.  
72 p. : il.

Orientador: Guilherme Scorzelli.

Trabalho de Conclusão de Curso – Universidade Federal Fluminense, Faculdade de Direito.

1. Direito marítimo. 2. Pirataria marítima. 3. Patrulhamento marítimo. 4. Sequestro de navios. 5. Navios – Regulamento de segurança. I. SCORZELLI, Guilherme. II. Universidade Federal Fluminense, Faculdade de Direito. III. Título.

CDU:34

---

Dedico o presente trabalho primeiramente aos meus pais, meu alicerce. A eles todo o meu profundo respeito e gratidão, visto que nada disso seria possível sem a incrível dedicação e apoio desde sempre. À minha tia madrinha, que sempre esteve presente na minha formação com a sua sabedoria e companhia inigualável. Aos demais familiares que sempre me incentivaram e torceram pela minha vitória.

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais pelo amor e apoio incondicional;

À minha madrinha por estar presente integralmente;

Aos demais familiares que sempre acreditaram no meu potencial;

Às minhas amigas que me fizeram companhia nessa jornada acadêmica tornando a experiência de morar longe da família mais agradável;

Ao meu namorado por sempre me tranquilizar nas horas difíceis;

O meu muito obrigada a todos por sempre torcerem pelo meu melhor.

“Educação é a arma mais poderosa que podemos usar para mudar o mundo.” (MANDELA, Nelson)

## RESUMO

O presente trabalho tem como objeto de pesquisa a relação entre a segurança da navegação e a pirataria marítima. Muito se fala na era de glória da pirataria onde havia intensas e sangrentas disputas por território e riquezas, mas poucos indivíduos se atentam ao fato de que a ação dos ladrões do mar ainda se faz presente atualmente, tendo impacto direto nas atividades comerciais do mundo globalizado. É um problema que ainda não é tratado com a devida importância por diversas nações, algo que se reflete nas estatísticas trazidas pelas autoridades marítimas que contabilizam que somente metade – ou até menos – dos ataques são reportados aos centros destinados ao combate à pirataria marítima. Algumas empresas que trabalham com seguros de navios alegam que uma das principais razões para que as embarcações não informem acerca dos ataques é o receio do aumento no valor cobrado do seguro e a perda de ganho financeiro, já que o navio teria que ficar parado para que se realizassem as avaliações e perícias com o intuito de investigar o ocorrido.

Regiões do globo como Golfo de Áden, Golfo da Guiné, Mar da China Meridional, Estreito de Malaca e Indonésia, são alguns dos que possuem os maiores índices de atividade pirata. Contudo, não se pode subavaliar os índices nas demais localidades, visto que já foram verificados ataques em todos os continentes. Por isso que, afora a colaboração entre os governos das nações, é imprescindível a utilização de mecanismos que diminuam as chances de as embarcações serem atacadas – como a adoção do *ISPS Code*, o Sistema *Shiploc*, o Sistema de Alerta de Segurança do Navio, dentre tantos outros mecanismos que serão abordados nessa composição –, independente do país que detenha a bandeira da mesma ou da rota que esteja sendo feita.

Palavras-chave: Direito marítimo. Pirataria marítima. Seqüestro de navios. Patrulhamento marítimo. Organizações Internacionais. Navios - Carga. Navios - Regulamento de segurança. Transporte marítimo. Comércio mundial.



## **ABSTRACT**

This present study has its goal on researching the relation between navigation safety and sea piracy. For long it is heard of the piracy's age of glory when there were intense bloody combats for territories and wealth, however few know that sea thieves are still active, having straight impact on commercial activities around the world. It is still an issue not handled with the attention it demands by several nations, resulting in the statistics shown by marine authorities which present that only a half – or even less – of the attacks are reported to the centers destined to marine piracy fight. Some of the companies that deal with ships insurances report that one of the main reasons for the secrecy about marine attacks is the fear of higher values charged by insurance companies and the loss of financial gain, as the ship would have to stay berthed until the end of assessments and examinations applied in order to investigate the attack.

Some regions around the globe, such as the Gulf of Aden, the Gulf of Guinea, South China Sea, Strait of Malaca and Indonesia, are some of those where there are the highest rates of piracy activity. However, there is no undervaluation on the rates presented in other locations, since it has already been verified attack in all continents. As a result, apart from the collaboration among different nations' governments, it is fundamental the use of mechanisms which diminishes the chances of attacks to vessels – such as the ISPS Code, the Shiploc System, the ship security alert system, among others that will be discussed further -, independent on the country who holds the flag of the vessel, or the route made.

Keywords: Maritime law. Sea piracy. Maritime hijacking. Maritime patrol. International Organizations. Ships - Cargo. Ships - Safety regulations. Shipping. International trade.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico: Incidência da pirataria marítima ao redor do mundo .....	39
---	----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABDM – Associação Brasileira de Direito Marítimo

AIS – *Automatic Identification System* / Sistema de Identificação Automática

BIMCO – *Baltic & International Maritime Council*

CCA-IMO - Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO

CIJ – Corte Internacional de Justiça

Circ. – Circular

CMI – Comitê Marítimo Internacional

CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar

dB - decibéis

DPC – Diretoria de Portos e Costas

DPF – Departamento de Polícia Federal

EUA – Estados Unidos da América

EUNAVFOR – *European Union Naval Force*

GRUMEC – Grupamento de Mergulhadores de Combate

ICS – *International Chamber of Shipping*

IMB – *International Maritime Bureau*

IMO / OMI – *International Maritime Organization* / Organização Marítima Internacional

IMPA – *International Marine Purchasing Association*

Interpol - *International Criminal Police Organization* / Organização Internacional de Polícia Criminal

ISPS Code – *International Ship and Port Facility Security Code* / Código

Internacional para proteção de Navios e Instalações Portuárias

LRAD - *Long Range Acoustic Device*

LRIT – *Long Range Identification and Tracking of Ships* / Sistema de Identificação e Rastreamento a Longa Distância

MSC / CSM – *Maritime Safety Committee* / Comitê de Segurança Marítima

NEPOM – Núcleo Especial de Polícia Marítima

OCIMF – *Oil Companies International Marine Forum* / Fórum Marítimo Internacional das Companhias de Petróleo

ONU – Organização das Nações Unidas

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

PLS – Projeto de Lei do Senado

RPB-IMO - Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional

SEC-IMO - Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO

SOLAS – *Safety of Life at Sea* / Salvaguarda da Vida no Mar

SSAS – Ship Security Alert System / Sistema de Alerta de Segurança do Navio

SUA - *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* / Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima

UE – União Europeia

UNODC – *United Nations Office on Drugs and Crime* / Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime

Ver. - Versão

ZEE - Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
<b>1. ÁREAS DE NAVEGAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO E BREVE NOÇÃO DE PIRATARIA MARÍTIMA</b> .....	<b>16</b>
1.1 Limites do espaço marítimo segundo a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.....	17
1.2 Classificação do Direito Marítimo contemporâneo .....	20
1.3 Histórico, definição de pirataria e zonas marítimas em que ocorre .....	22
<b>2. AS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS NO COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA</b> .....	<b>26</b>
2.1 <i>International Maritime Bureau</i> (IMB) .....	26
2.2 Organização Marítima Internacional (OMI) ou <i>International Maritime Bureau</i> (IMO).....	27
2.2.1 Comitê de Segurança Marítima (CSM) ou <i>Maritime Safety Committee</i> (MSC) .....	32
2.2.2 Organizações Consultivas na IMO .....	33
2.3 União Europeia (UE) e Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).....	34
2.4 Outras organizações.....	36
<b>3. A PIRATARIA MARÍTIMA CONTEMPORÂNEA</b> .....	<b>37</b>
3.1 O “ <i>modus operandi</i> ” dos piratas contemporâneos .....	39
3.2 O julgamento dos acusados de pirataria .....	40
3.2.1 Tribunal Internacional do Direito do Mar .....	45
3.3 A pirataria marítima no Brasil.....	46
<b>4. A RELAÇÃO ENTRE A PIRATARIA MARÍTIMA E A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO</b> .....	<b>51</b>
4.1 Código Internacional para proteção de Navios e Instalações Portuárias ( <i>International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code</i> ).....	54
4.2 Sistema de Alerta de Segurança do Navio ( <i>Ship Security Alert System – SSAS</i> ) .....	55
4.3 Sistema <i>Shiploc</i> .....	56

4.4 Sistema Navio Seguro .....	56
4.5 Sistema de Identificação e Acompanhamento a Longa Distância ou <i>Long Range Identification and Tracking of Ships</i> (LRIT) .....	57
4.6 <i>Long Range Acoustic Device</i> (LRAD).....	58
4.7 Outros métodos para a inibição dos atos de pirataria.....	59
4.7.1 Estratégias adotadas pelos comandantes e tripulações.....	60
4.7.2 A polêmica a respeito da utilização de armas de fogo a bordo .....	62
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>64</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>66</b>

## INTRODUÇÃO

Há muito tempo que a ideia de pirataria marítima permeia o imaginário popular, sendo constantemente alimentado pelas produções hollywoodianas como Piratas do Caribe e personagens como Capitão Gancho. Todavia, se fosse necessário fazer uma análise dos filmes famosos, Capitão Phillips seria aquele que retrata de forma mais verídica os piratas contemporâneos, até mesmo por ser baseado em fatos reais. De qualquer forma, os criminosos de hoje em dia que agem atacando embarcações não têm mais aquela típica imagem da “época de ouro” da pirataria dos séculos XVI e XVII.

O que se observa na atualidade é uma rede criminosa bastante complexa que vem se fortalecendo estruturalmente e atuando em diversos pontos do planeta, de modo a estender seus tentáculos feito um polvo. É claro que existem aqueles piratas que agem por conta própria, em geral pescadores de pequenas vilas que acabam se voltando para esse caminho por não conseguirem dar às suas famílias o sustento adequado para uma vida digna – razão que de forma alguma justifica a prática desses atos criminosos.

As operações militares realizadas através da cooperação de diversos países juntamente com a presença de Organizações Internacionais, são de suma importância para que haja um patrulhamento marítimo e aéreo ostensivo nas regiões que possuem maior incidência de ataques, pois não é só a carga ou a vida da tripulação da embarcação que está em jogo durante uma investida pirata.

Sendo assim, por meio do presente trabalho, é possível perceber que essas ações criminosas têm um alcance muito maior do que se pode imaginar. É um sistema complexo capaz de comprometer a segurança internacional, o transporte de mercadorias que impulsiona a economia mundial – já que mais de dois terços do deslocamento de produtos é realizado por via aquaviária –, obstaculizar o acesso à ajuda humanitária em países assolados por desastres naturais e guerras, além de desestabilizar e até mesmo falir governos.

## **CAPÍTULO 1**

### **Áreas de Navegação, Classificação do Direito Marítimo e Breve Noção de Pirataria Marítima**

A utilização do mar como forma de promover o transporte, principalmente de mercadorias, vem se aprimorando com o passar dos séculos. A exploração de rotas marítimas teve papel fundamental no desenvolvimento de inúmeras civilizações – dentre elas povos como os fenícios, os vikings e os gregos –, que viam no mar uma oportunidade de expansão de sua população com a conquista de novas terras, além de uma fonte de dinheiro mediante a exploração do comércio “além-mar”.

Com a evolução das rotas marítimas e do próprio método de navegação, foi necessário que houvesse uma codificação capaz de aumentar a segurança e impor limites no espaço marítimo. Somente dessa maneira foi possível definir a jurisdição e soberania de cada país em relação às águas consideradas nacionais e como exercer o controle das águas tidas como internacionais.

Tais questões já haviam sido debatidas em 1958 na cidade de Genebra (Suíça), em uma conferência que resultou em Convenções acerca do mar territorial e zona contígua, alto mar, pesca e conservação dos recursos vivos do alto mar e sobre a plataforma continental. No intuito de esclarecer ainda mais os referidos assuntos, foi finalizado, em Montego Bay (Jamaica) no ano de 1982, o documento referente à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM). Essa Convenção foi ratificada pelo Brasil em dezembro de 1988, entrando em vigor somente em junho de 1995<sup>1</sup>, e estabeleceu a divisão dos espaços marítimos.

---

<sup>1</sup> O decreto nº 1.530 de 22 de junho de 1995 elucida que a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar realizada no ano de 1982 na Jamaica, somente foi aprovada pelo Congresso Nacional em novembro de 1987 através do Decreto Legislativo nº 5, sendo ratificada pelo governo brasileiro no ano seguinte.



## 1.1 Limites do espaço marítimo segundo a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar

O mar territorial é a faixa de água que corresponde à largura não superior a 12 milhas náuticas, cuja soberania é exercida de acordo com algumas imposições previstas pela própria CNUDM e por demais regras presentes no direito internacional. De acordo com o entendimento de Francisco Resek<sup>2</sup>, a referida Convenção define como águas interiores aquelas que são de mar aberto – apesar de nada versar acerca de lagos de água doce e rios –, mas que, em razão da geografia do litoral, encontram-se em baías. Nesse caso, considera-se o início a faixa de mar territorial após o limite da baía, ocorrendo o mesmo caso houver ilhas e portos próximos à costa. A soberania das águas interiores é plenamente exercida pelo Estado costeiro no qual se localizam, devendo o trânsito de navios ser controlado pela capitania dos portos, o que faz com que o Estado goze de imunidade de jurisdição (algo também verificado em relação ao mar territorial).

Todavia, o Estado deve regulamentar ainda a questão da passagem inocente nessa área, procedimento esse que pode ser entendido, consoante o art. 3º da Lei 8617 de 1993, também conhecida como Lei do Mar, tal qual uma passagem de caráter não prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do país, além de ser contínua e rápida. O parágrafo segundo estabelece também que essa passagem pode ser entendida como o parar e o fundear sob a condição de tais ações serem incidentes comuns de navegação ou que sejam impostas por motivos de força ou dificuldade grave, ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas, a navios ou aeronaves em perigo ou em grave dificuldade. Esse comportamento deve ser tomado pelo Estado soberano – que não possui o poder de cobrar pela passagem inocente ou proibí-la em suas águas territoriais, exceto em casos que envolvam navios de guerra que afrontem as determinações impostas – e é imprescindível para garantir a segurança da navegação.

---

<sup>2</sup> RESEK, José Francisco. *Direito internacional público*, passim.

Em relação à delimitação do mar territorial nas ilhas, as mesmas devem possuir o seu mar territorial próprio caso sejam muito afastadas da costa, como é o caso de Fernando de Noronha e Trindade. Tal fato não se aplica às plataformas e ilhas artificiais. Logo após a faixa destinada ao mar territorial, tem-se a chamada zona contígua, que é a área na qual o Estado soberano exerce a defesa e a fiscalização das suas águas e territórios, de modo a combater as infrações que venham a ser cometidas por outros países no que diz respeito à imigração, normas aduaneiras e até mesmo sanitárias. A supramencionada zona deve conter no máximo 12 milhas náuticas de largura contadas a partir da linha de término do mar territorial, consoante ao que fora estabelecido na CNUDM e nos arts. 4º e 5º da lei 8617/93.

Cabe salientar que o mar territorial e a zona contígua fazem parte da zona econômica exclusiva – ou seja, a ZEE se sobrepõe a essas duas áreas marítimas –, que deve ter a extensão de até 200 milhas náuticas contadas a partir da linha de base do mar territorial conforme estipulado na Convenção de Montego Bay e fixado nos arts. 6º e seguintes da Lei do Mar. Na área marítima que compreende a referida zona, o Estado soberano possui domínio na questão de exploração, gestão e conservação de recursos naturais vivos e não vivos, que é o chamado “direito de soberania” e incide sobre a água, o leito e o subsolo marinho.

Apesar de o Estado ser o detentor da exclusividade no aproveitamento dos recursos naturais que se encontram nessa área, não tem o condão de impedir tanto o sobrevoo quanto a navegação por parte de outros Estados soberanos nessa zona, vide art. 10 da lei 8617/93. Portanto, é necessário que haja um consenso entre o Estado brasileiro e os demais Estados soberanos no que diz respeito à investigação marinha voltada para o ramo científico e a qualquer manobra ou exercício de caráter militar, segundo assentado nos arts. 8º e 9º da Lei do Mar. Além disso, caso o país costeiro não consiga realizar o aproveitamento do potencial relativo aos recursos naturais de forma razoável, o excedente deve ser disponibilizado a outros Estados.

A CNUDM estabeleceu ainda as questões acerca da plataforma continental e do alto mar. A primeira é uma área que não ultrapassa a profundidade de 200 metros e está ligada à costa, ou seja, um desdobramento

do próprio continente no leito do mar que em regra não ultrapassa as 200 milhas náuticas, bem como versado pelo art. 11 da lei 8617/93. Deste modo, coincide com a amplitude da ZEE, sendo a plataforma continental o espaço no qual o país costeiro exerce seu “direito de soberania” mediante o aproveitamento dos recursos naturais de forma plena e exclusiva – garantido pelo art. 12 da supracitada lei –, exercendo sua jurisdição satisfatoriamente inclusive no que diz respeito à regulamentação da pesquisa científica do ecossistema marinho quando realizado por outros Estados soberanos, conforme elucidado no art. 13, caput e § 1º, da Lei do Mar.

Já o conceito de alto mar, à luz da Convenção de Montego Bay, é regido pelo princípio da “liberdade dos mares”, que vem a ser um preceito que ganhou maior força no século XVII ao defender que nenhum Estado soberano deve impor qualquer tipo de restrição quando se trata do alto mar. O referido entendimento foi incorporado ao tratado quando se versa acerca desse espaço marítimo. Segundo o disposto na CNUDM, essa área vem a ser “as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipélagicas de um Estado arquipélago”. Nele, tem-se a liberdade de navegação, de sobrevoo, de instalação de dutos e cabos submarinos, de se construir ilhas artificiais, de pesca e de investigação científica – assim como na área de plataforma continental –, indispensavelmente nos termos do art. 87 da Convenção. Contudo, tal liberdade é restrita e deve ser utilizada para propósito pacífico, cabendo a todos os Estados soberanos a colaboração na preservação dos recursos naturais e coibir o tráfico de pessoas, drogas e a pirataria, já que essa última ocorre principalmente em alto mar e visivelmente afronta o aludido princípio, como demonstra o art. 100 da CNUDM:

“Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.”

## 1.2 Classificação do Direito Marítimo contemporâneo

O direito marítimo atual está classificado, segundo Eliane Martins<sup>3</sup>, em dois ramos principais: o direito marítimo público e o direito marítimo privado, ambos contendo subdivisões.

O primeiro ramo engloba questões acerca do tráfego marítimo internacional e sobre a atuação dos Estados Soberanos no que diz respeito à jurisdição, segurança marítima e normas gerais de navegação. Dentro do direito marítimo público é possível notar a existência de um direito internacional público marítimo, que é regido pelos princípios de segurança da navegação em alto mar, liberdade dos mares, proteção do ecossistema marinho, entre outros, todos eles envolvendo a matéria de tráfego marítimo internacional. Esse ramo está inexoravelmente ligado ao direito do mar, possuindo inclusive a mesma disciplina jurídica.

Todavia, o direito do mar, além de tratar do tema do tráfego marítimo internacional – de maneira mais específica mediante abordagem da circulação de navios em alto mar e também outros espaços marítimos –, notabiliza ainda mais a abordagem feita na CNUDM acerca dos aspectos da jurisdição e soberania dos Estados.

O Direito do Mar pode ser visto como um conglomerado de normas que possuem o intuito de nortear e reger o modo que o mar deve ser utilizado, contribuindo para a mitigação e solução de conflitos. Essas regras têm o condão de demarcar os limites e a extensão do domínio do mar. Eliane Martins defende ainda que não se pode entendê-lo como uma parte completamente dissociada do próprio direito internacional público marítimo, devendo ser compreendido como uma ramificação do mesmo. A supracitada matéria tem como objeto as questões que envolvem Estados soberanos e suas relações no âmbito internacional, principalmente no que diz respeito à jurisdição nas áreas marítimas, necessidade que nasceu em decorrência das disputas pelo uso do mar.

---

<sup>3</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**, passim

O papel da CNUDM é importantíssimo, visto que ela foi a responsável por codificar de uma maneira mais completa o direito do mar, que passou a ser dotado de um aspecto universal – o chamado “*res communis rego*”, ou seja, o mar se tornou um espaço comum a todas as nações – ao incorporar os costumes internacionais aos seus dispositivos. Além disso, teve o papel de regular o comércio marítimo e a utilização das riquezas naturais presentes no fundo marinho, sejam elas em águas internacionais ou não, como ocorre com a exploração do petróleo e gás, uniformizando a legislação até então existente. Inclusive, o chamado direito internacional marítimo voltado para a exploração de petróleo e gás e o direito internacional marítimo ambiental também podem ser entendidos como subdivisões do direito público marítimo.

O direito marítimo público interno engloba as questões penais, administrativas, constitucionais, tributárias, processuais e do trabalho, todas dentro da jurisdição das águas nacionais. Tal divisão do direito marítimo público está intrinsecamente vinculada à edificação de normas que priorizam a segurança da navegação, como ocorre com a Lei nº 9537/97 – regulamentada pelo Decreto nº 2596/98 – que é responsável por normatizar a segurança do tráfego aquaviário no Brasil, e que dispõe em seu art. 1º:

“A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.”

No âmbito do direito marítimo privado consagram-se as relações decorrentes do comércio marítimo, sendo subdividido em direito marítimo privado interno, internacional – galgado nos costumes e tratados do próprio comércio mundial e com o objetivo de resolver conflitos em matéria de jurisdição e aplicação de leis marítimas, bem como reger o tráfego e os contratos marítimos – e direito do petróleo e gás. Cabe elucidar que a

normatização do direito privado interno no Brasil se dá principalmente pela segunda parte do Código Comercial e pelo Código Civil, versando sobre o direito comercial marítimo e sua regulamentação jurídica. No que se trata do direito do petróleo e gás, são identificáveis influências tanto da esfera pública – abordando questões referentes à soberania e jurisdição dos Estados – quanto da privada, essa última tratando da exploração das plataformas continentais, do comércio, contratos e demais atividades marítimas que envolvem o funcionamento da indústria petroleira.

Têm-se como elementos principais dessa área privada do direito marítimo a empresa, que é o item que representa a exploração mercantil da navegação visando o lucro, e o elemento técnico, que considera o navio como um meio de transporte que viabiliza a circulação tanto de mercadorias quanto de pessoas, fundamentando o instituto jurídico. Diante desses elementos, é possível perceber o caráter “*sui generis*” do direito marítimo privado, segundo palavras da própria autora.

### **1.3 Histórico, definição de pirataria e zonas marítimas em que ocorre**

Etimologicamente falando, a palavra pirata vem da língua grega (“*peiratés*”) que, no âmbito das navegações, vem a ser considerado aquele que pratica a pirataria, o chamado “ladrão do mar”. A prática da pirataria é bastante antiga e remonta à datas antes de Cristo – considerando o calendário gregoriano –, principalmente com os povos egípcios e gregos. A facilidade e rapidez que o mar trazia nos deslocamentos de longa distância e também no âmbito da comunicação fez com que o comércio o tivesse como base na logística de transporte. Tal desenvolvimento marítimo foi algo que passou a atrair os malfeitores que, ao longo da história, foram aperfeiçoando sua técnica como verdadeiros larápios do mar.

Nessa esfera, é importante ressaltar que antigamente era permitido por algumas nações que os piratas atuassem em guerras, visto que os

governantes autorizavam qualquer cidadão que estivesse em uma embarcação a atacar barcos e navios inimigos. O aval do governo era dado por meio da Carta de Corso, visando conferir uma áurea mais formal aos ataques que, na verdade, eram nada mais do que “atos de pirataria legalizados”. Eles reduziam os custos do governo no que dizia respeito a enfraquecer nações inimigas em suas rotas marítimas, uma vez que não era necessário arcar com os gastos de levar uma esquadra oficial e ainda era possível instituir tributos em cima da prática do corso. Esse método fora utilizado principalmente por países que não possuíam um grande número de colônias espalhadas pelo mundo e nem estrutura naval para enfrentar as nações que detinham o monopólio dos mares nos séculos XVII e XVIII.

Outro tipo de ladrão do mar que surgiu nesse mesmo período foram os chamados bucaneiros. Esses eram piratas principalmente franceses, holandeses e ingleses que, diferentemente dos corsários, não se dedicavam tanto a atacar embarcações, mas sim a realizar suas empreitadas por meio de ataques a ilhas e costas – particularmente aquelas que eram de domínio espanhol, como a Ilha de Hispaniola onde hoje se localizam o Haiti e a República Dominicana, tornando a região das Antilhas o seu principal ponto de atuação. Ao contrário dos corsários, eles raramente atacavam embarcações. Logo, segundo o dicionário, tem-se a definição de pirataria mais adequada para o presente trabalho como:

**1 Dir** Assalto criminoso, no alto-mar ou na costa, praticado pela tripulação ou passageiros de um navio armado, de existência clandestina, contra outro navio, para se apoderar de sua carga, bens, equipagem ou passageiros. **2 por ext** Extorsão, roubo.

Quanto ao conceito internacionalmente utilizado para a prática de ações criminosas contra embarcações e seus respectivos tripulantes, Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar define a pirataria em seu art. 101:

“Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometida, 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”.

A zona marítima que concentra a maior parte dos chamados atos de pirataria é a área considerada como alto mar, mas também há incidência desses atos em zonas econômicas exclusivas e zona contígua. Para que haja a devida regulamentação dessas águas que acumulam o maior índice de ataques, no ano de 1958, foi elaborada a Convenção de Genebra sobre Alto Mar – ratificada pelo Brasil através do Decreto-Lei nº 44.490 no ano de 1962. Atualmente os piratas podem tanto pertencer a uma grande organização criminosa munida de armamento bélico sofisticado, quanto serem apenas pescadores armados com facões e com pouca infraestrutura para realizar os ataques. As embarcações vítimas desses “piratas contemporâneos” podem ser desde barcos menores e iates, até navios transportadores de combustível ou de carga.

A CNUDM institui em seu art. 105 que qualquer Estado soberano é dotado de autonomia para apresiar embarcações piratas ou dominadas por eles, estejam elas em alto mar ou em qualquer outro território cujo Estado detenha jurisdição sobre. Contudo, estudiosos como Cristiano Gomes Dias<sup>4</sup> entendem que não se enquadram como atos de pirataria aqueles ocorridos dentro de uma área marítima que pertença a um país soberano – como o mar territorial e águas interiores, por exemplo – pelo fato de ocorrerem dentro do território de uma nação específica e, por isso, devem ser investigados e julgados pelo próprio país no qual ocorreu o ataque; algo que será melhor analisado posteriormente, visto que o próprio Tribunal Marítimo Brasileiro se

---

<sup>4</sup> CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de (org.). *Direito marítimo made in Brasil*, passim.



utiliza da denominação “atos de pirataria” para ações criminosas envolvendo embarcações em águas nacionais.

A questão da pirataria marítima se intensifica pelo fato de que quase a totalidade do comércio internacional é realizado por mar, fazendo com que as embarcações se tornem alvo de investidas piratas e causando enorme prejuízo à economia mundial. As regiões do globo mais afetadas pela prática da pirataria marítima são aquelas cujas águas carecem da presença de autoridades fiscalizadoras que possam impedir de forma eficaz os ataques, locais principalmente como a costa leste africana, a região do Mar da China do Sul e o Oceano Índico.

## Capítulo 2

### As Organizações Internacionais no Combate à Pirataria Marítima

Pelo fato de a pirataria ser realizada especialmente em áreas marítimas nas quais não há forte inspeção governamental, faz-se mister a existência de organizações internacionais para que o assunto possa ser uniformemente regulamentado, pois a livre passagem de embarcações que exerçam atividades legais é fundamental para o desenvolvimento do comércio internacional. É visível que a falta de combate à questão fez com que os ladrões do mar se tornassem cada vez mais fortalecidos no que diz respeito a novas estratégias para cometer esse tipo de crime. Diante desse panorama de alta incidência da pirataria marítima na atualidade, foi convencionado que qualquer embarcação governamental ou navio de guerra está autorizado a combatê-la em alto mar. A cooperação entre países é importante para que exista uma espécie de “força naval internacional” – que pode ser reforçada inclusive com o patrulhamento aéreo – capaz de ampliar as áreas de monitoramento que buscam prevenir ataques piratas tanto para resguardar a integridade das embarcações e salvaguardar a vida humana no mar, quanto para garantir que as rotas de comércio marítimo internacional permaneçam seguras.

#### **2.1 *International Maritime Bureau (IMB)***

Com o intuito de impedir a ação dos ladrões do mar, a Câmara de Comércio Internacional criou, em 1981, uma subdivisão voltada para as questões marítimas, denominada *International Maritime Bureau (IMB)* – ou Escritório Marítimo Internacional, em português. Dentre os temas tratados pela IMB, destacam-se a repressão à pirataria marítima e demais aspectos ligados ao comércio internacional. A partir de pesquisas aprofundadas e com ajuda do Centro de Registro de Pirataria – ou *IMB Piracy Reporting Center* - são elaborados documentos que têm como objetivo expor os pontos de maior

vulnerabilidade quanto à pirataria para que possam ser tomadas medidas cabíveis em relação à segurança dos mares. Esse centro, localizado na Malásia – um dos lugares mais suscetíveis a ataques piratas no globo –, é capaz de monitorar rotas e locais que correm risco iminente de ataques, sendo de caráter crucial para que a política de combate à pirataria seja efetiva, visto que é um meio de reportar incidentes.

Entretanto, a comunicação desse tipo de inconveniente se vê prejudicada em razão de muitas vezes ocorrerem em embarcações de pequeno porte e ainda agravada pelo fato de que, frequentemente, o comandante da embarcação só julga viável fazer tal notificação caso tenha havido algum tipo sério de dano, como algo que envolva grave ameaça à tripulação, perda propriedade ou até mesmo de vida. Estima-se que apenas metade dos casos são reportados à IMB, nos quais os alvos podem ser tanto embarcações de grande porte quanto as de pequeno porte como veleiros particulares.

## **2.2 Organização Marítima Internacional (OMI) ou *International Maritime Organization (IMO)***

Outra organização internacional que atua no sentido de combate à pirataria marítima é a *International Maritime Organization (IMO)* – também conhecida no Brasil como Organização Marítima Internacional, ou simplesmente OMI –, agência especializada das Nações Unidas que tem como intuito garantir a segurança das atividades marítimas. Em busca da promoção de ações internacionais capazes de estabilizar a situação dos países em que se verificam os maiores índices de pirataria marítima, a medida mais eficaz para reprimir os ataques piratas, sob a sua ótica, seria reforçar a fiscalização nos portos e nas embarcações para que os piratas não consigam ter acesso. Além disso, faz-se mister um estudo analítico devidamente elaborado para que se possa desenvolver missões de repressão aos atos piratas, bem como a

edificação de políticas regionais e alterações nos códigos e sistemas de segurança.

Através de relatórios periódicos elaborados por essa organização, é possível ter uma maior noção das regiões do globo que mais sofrem com os ataques piratas. Neles é possível observar um aumento das investidas piratas principalmente entre o final dos anos 90 e início dos anos 2000, caracterizando o mar localizado ao Sul da China e o Oceano Índico – que está entre a Antártida, Austrália, África e Ásia – como os mais propícios a esse tipo de acometimento, sendo que a maioria das embarcações foram vítimas de sequestro por parte dos ladrões do mar<sup>5</sup>.

Como método de combate à pirataria, a IMO elaborou vários documentos nos quais constam o nome e a descrição da embarcação que fora atacada, sua posição no mar e a hora do incidente, além das consequências que tal incursão criminosa causou (seja ela ao navio, aos tripulantes, à carga ou ao próprio ecossistema marinho) e as medidas adotadas pela tripulação e pela guarda costeira. Dentre os documentos com o escopo de mitigar a pirataria marítima, pode-se destacar as circulares publicadas pela organização como a *MSC/Circ. 622/ Ver. 1* que dispõe sobre a necessidade de se ter um arquivo que reúna todas as estatísticas sobre os atos criminosos contra embarcações que podem ser tipificados como pirataria marítima e/ou roubo à mão armada. Propõe ainda a criação de um centro tático operacional para que relatórios sobre os atos de pirataria possam ser elaborados – além de formulação de medidas para inibi-los – e abranger ainda outros temas como tráfico de drogas e de pessoas. Nesse contexto, pode-se citar também a *MSC/Circ. 623/ Ver. 1* que é uma espécie de guia para armadores e proprietários de embarcações auxiliando-os a reduzir as possibilidades de ataques, instruindo-os a como reagir nesses casos, inclusive no que diz respeito à notificação das autoridades dos Estados costeiros mais próximos do local do incidente.

É possível mencionar ainda o que foi alterado ou até mesmo adicionado nas circulares já citadas, como é o caso da *MSC.1/Circ. 1333* (ou *Revised*

---

<sup>5</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://www.imo.org/>

*MSC/Circ. 622*), que trata de recomendações destinadas aos governos dos países para prevenir e suprimir os ataques piratas e roubo armado contra as embarcações, e a *MSC.1/Circ. 1334* (ou *Revised MSC/Circ. 623*), que é uma espécie de guia para armadores, operadores de navio, comandantes e tripulações, com o mesmo intuito da *MSC/Circ. 1333*, ou seja, prevenir e suprimir ataques piratas e roubo armado contra embarcações<sup>6</sup>.

As instruções contidas nesses documentos alertam para que os tripulantes das embarcações sejam devidamente treinados para minimizar os riscos de ataques, adotando medidas como observar se a possível embarcação pirata está sozinha no mar ou se está acompanhada de barcos à paisana, por exemplo. Visando um melhor apoio marítimo por parte dos governos em caso de investidas piratas, a IMO recomenda que a notificação do caso seja feita à guarda costeira mais próxima do local do incidente, ainda que os ladrões sejam mal sucedidos em sua empreitada, pois a reportagem do ataque atuará de forma a aprimorar o monitoramento da região e prevenir futuros atos criminosos.

Com o crescimento das rotas marítimas no século XIX, os países que navegavam em tais itinerários criavam e impunham suas próprias leis no que dizia respeito à atracação de navios em seus portos, tornando-se necessária a elaboração de normas que garantissem a segurança da navegação em razão da intensificação comércio marítimo internacional. Essa falta uma de codificação única relativa ao tráfego marítimo em geral, segurança dos portos e da navegação causava grande confusão, visto que cada país aplicava suas leis o que ocasionava uma enorme variação de normas (por vezes até controversas).

A IMO foi criada oficialmente a partir da Convenção da Organização Marítima Consultiva Internacional - ou *International Maritime Consultative Organization* -, no ano de 1948, como uma agência especializada das Nações Unidas. Todavia, sua atual denominação só passou a ser utilizada a partir de 1982, tendo em vista que antes era conhecida pelo nome do tratado que lhe deu origem. O surgimento dessa agência se deu principalmente em razão da

---

<sup>6</sup> Materiais informações disponíveis em <http://international-maritime-rescue.org/>

necessidade de unificar todas as leis que aludiam ao transporte aquaviário, englobando também seus itinerários, de modo a propiciar a cooperação entre os países. Regida pela máxima "*safe, secure and efficient shipping on clean oceans*" - ou seja, transporte marítimo seguro em oceanos limpos -, seu propósito está em regular internacionalmente o direito marítimo, inclusive nas matérias que tratam da elaboração de medidas preventivas contra a poluição nos mares, da segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar. Quanto a esses dois últimos temas em especial, a organização tem uma enorme quantidade de documentos elaborados com o intuito de promover a segurança tanto da navegação em si, mas também dos tripulantes e das cargas transportadas pelas embarcações.

O início do século XX foi marcado por uma das tragédias náuticas mais conhecidas de todos os tempos: o naufrágio do Titanic. Acredita-se que tal acontecimento foi o principal precursor da edificação da convenção que trata da salvaguarda da vida no mar (SOLAS - Safety of Life at Sea), em vigor até hoje e ratificada por inúmeras nações, inclusive pelo Brasil. O advento das Grandes Guerras foi igualmente importante para que houvesse a criação de um órgão capaz de regulamentar o tráfego aquaviário, visto que a maior parte do transporte dos armamentos bélicos era realizada pelo mar. Nesse ínterim, destaca-se o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*International Ship and Port Facility Security Code*, mais conhecido como ISPS Code).

Mais precisamente, os objetivos de atuação da Organização Marítima Internacional estão devidamente expressos no Decreto nº 52.493 de setembro de 1963, que foi o documento no qual o Brasil reconheceu a agência e suas responsabilidades. No art. 1º, tem-se que suas atribuições são:

" São os seguintes os fins da Organização:

a) estabelecer um sistema de colaboração entre os governos no que diz respeito à regulamentação e às práticas governamentais referentes às questões técnicas de toda espécie que interessem à navegação comercial internacional, e impulsionar a adoção geral de normas o mais elevadas

possível referentes à segurança marítima e à eficácia da navegação;

b) incentivar o abandono das medidas discriminatórias e das restrições julgadas não indispensáveis aplicadas pelos Governos à navegação comercial internacional, a fim de que os recursos dos serviços marítimos sejam postos à disposição do comércio mundial sem discriminações; a ajuda e o encorajamento dispensados por um governo à sua marinha mercante nacional para fins de desenvolvimento e de segurança, não constituem em si mesmos uma discriminação, contanto que essa ajuda e esse encorajamento não se baseiem em medidas que tenham por fim restringir a liberdade dos navios de outra nacionalidade de participarem do comércio internacional;

c) examinar conforme o exposto na Segunda Parte as questões relativas às práticas restritivas desleais de empresas de navegação marítima;

d) examinar todas as questões relativas à navegação marítima que poderão ser trazidas a seu conhecimento por qualquer órgão ou instituição especializada da Organização das Nações Unidas;

e) permitir a troca de informações entre governos sobre as questões estudadas pela Organização."

A referida agência especializada é considerada uma das mais ativas da ONU e atualmente conta com o respaldo de 168 países membros e mais outros três de caráter associativo, sendo esses últimos aqueles integrantes que possuem todos os direitos e deveres garantidos pela Convenção, mas não têm poder de voto nas assembleias ou permissão para fazer parte do Conselho ou Comissão de Segurança Marítima - vide art. 10 do Decreto 52.493/1963. Por ser uma agência de grande porte, a IMO - cuja presidência fica a cargo de seu Secretário-Geral - possui uma estrutura organizacional bastante hierarquizada, dividida em uma Assembleia, um Conselho, cinco Comitês e um Secretariado, sendo possível ainda a criação de demais organismos auxiliares caso se julgue necessário (art. 12 do Decreto). No que tange à questão da segurança no mar, verifica-se a existência do Comitê de Segurança Marítima que trata de

aspectos referentes à proteção do tráfego marítimo internacional, contando ainda com o auxílio de subcomitês que envolvem a mesma temática.

A atuação da IMO no Brasil - até mesmo por este ser um Estado-membro da organização - se faz presente sobretudo por meio da RPB-IMO (Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional) e também através da Diretoria de Portos e Costas (DPC) - pertencente à Marinha do Brasil -, localizada na cidade do Rio de Janeiro, que é responsável por realizar as análises e acompanhamentos dos temas que envolvem as organizações internacionais em geral e a segurança marítima tanto das navegações quanto da vida humana no mar, além de atentar para a questão da poluição marinha. Tudo isso é realizado pela Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO), implantada na organização administrativa do comando da Marinha do Brasil com suporte direto da Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (SEC-IMO).<sup>7</sup>

### **2.2.1 Comitê de Segurança Marítima (CSM) ou Maritime Safety Committee (MSC)**

O Comitê de Segurança Marítima integra a estrutura da IMO e é apoiado por diversos subcomitês da mesma organização. Ao menos uma vez por ano, o mesmo se reúne para discutir questões que envolvem segurança marítima em geral e principalmente no que concerne ao tema repressão e prevenção à pirataria marítima e assaltos à mão armada contra embarcações. Frequentemente defende a não utilização de armas de fogo nos navios, visto que tal ação pode encorajar os ataques piratas – já que um indivíduo que porte uma arma de fogo torna-se potencialmente um alvo em razão de os próprios piratas quererem tomar posse da arma como forma de enriquecer seu poder bélico –, bem como iniciar um incêndio a bordo, em particular se houver algum tipo de material inflamável sendo transportado.

---

<sup>7</sup> Maiores informações disponíveis em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/>



Ainda sobre o porte de armas de fogo, o MSC entende que o tema deve ser tratado primeiramente com os Estados detentores da bandeira das embarcações, que devem autorizar o uso das armas, e depois isso deverá ser repassado diretamente às empresas de navegação, aos armadores e a toda a tripulação, com o intuito de verificar o interesse em adotar tal medida.

No ano de 2009 foi aprovado pelo Comitê o Código de Prática para a investigação dos crimes de pirataria e assalto à mão armada contra navios e, mais recentemente, na 95ª sessão do MSC realizada em julho de 2015, foram aprovadas novas resoluções às emendas de algumas normas utilizadas no ramo do Direito Marítimo, inclusive alterações na Convenção de Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)<sup>8</sup>.

### **2.2.2 Organizações Consultivas na IMO**

As chamadas Organizações Consultivas são aquelas Organizações Internacionais dotadas de caráter consultivo, status designado pela própria IMO. É o caso da *International Chamber of Shipping (ICS)*<sup>9</sup> que, criada em 1921, trata do transporte marítimo com foco para a segurança da navegação. Pode-se mencionar ainda a *International Marine Purchasing Association (IMPA)*<sup>10</sup> que, criada em 1970 na Alemanha, tem como objetivo propiciar uma maior segurança no mar no que tange a questão do comércio internacional. Todavia, essa última organização consultiva, tem um perfil mais voltado para a encomenda e transporte de produtos por vias marítimas, estreitando os olhares para a relação “comprador vs. fornecedor”.

---

<sup>8</sup> Maiores informações disponíveis em : <http://www.syndarma.org.br/>

<sup>9</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://www.ics-shipping.org/>

<sup>10</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://impa.net/>

### **2.3 União Europeia (UE) e Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)**

Cada vez mais organizados, os piratas marítimos fazem, frequentemente, com que as autoridades se sintam menos eficazes do que gostariam na luta para promover a segurança da navegação. O início de uma melhor estruturação na guerra à pirataria por parte da União Europeia se deu a partir da aprovação do Conselho das Nações Unidas para dar andamento à Operação Atalanta, em 2008, por meio da criação da Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR)<sup>11</sup>. Tal operação envolve todos os países membros do bloco e conta com uma frota de embarcações francesas, britânicas, belgas, gregas, alemãs, italianas, holandesas, suecas e espanholas tendo como foco mitigar a atuação desse tipo de criminosos na região do Golfo de Aden e na costa da Somália. Foi um dos primeiros procedimentos navais realizados na esfera da Política Europeia de Segurança e Defesa, e utiliza como suporte normativo a CNUDM e algumas resoluções elaboradas pelo Conselho de Segurança das ONU.

Essa ação antipirataria por parte do governo europeu acaba por ser dificultada pois a efetividade da operação não depende só das manobras realizadas pela União Europeia, mas também da cooperação tanto do governo Somali quanto das demais nações do globo, objetivando realizar o julgamento desses criminosos. Ademais, se não houver uma estabilização político-econômica na Somália, é bastante improvável que a operação tenha a totalidade de suas metas alcançadas. O intuito da missão é, além de prevenir e reprimir quaisquer tipos de ataques piratas, propiciar uma maior segurança na navegação de navios mercantes e, em especial, daquelas embarcações pertencentes às causas humanitárias que levam suprimentos alimentares ao continente africano. A UE também colocou no quadro estratégico da operação propósitos como a construção de estruturas políticas sólidas e responsáveis, promoção do crescimento econômico, contribuição para a resolução dos conflitos na região - além de realizar sua prevenção -, combater as ameaças à segurança - em especial a da navegação - e apoiar a cooperação econômica da localidade.

---

<sup>11</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://eunavfor.eu/mission/>

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), que é formada por 28 países-membro localizados da América do Norte e Europa, também tem importante papel no que diz respeito ao combate à pirataria marítima visto que, em geral, opta por atuar tanto na causa quanto no efeito dessa prática ilegal. Ou seja, sob esse prisma, entende que é fundamental atuar junto aos países costeiros das regiões mais afetadas pela pirataria para que se viabilize uma melhor estruturação do poderio naval dos mesmos.

Exemplo disso são as operações *Allied Provider* - no Mar Arábico, parte do Oceano Índico que se situa entre a península arábica e a península da Índia, com o intuito de garantir a entrega de suprimentos alimentares e conceder ajuda humanitária à Somália -, *Allied Protector* - realizada na mesma área para propiciar uma maior segurança aos navios que trafegavam por aquelas águas e que conseguiu, de maneira eficaz, viabilizar a entrada de cerca de trinta mil toneladas de alimentos e propiciar a ajuda aos habitantes desse país tão devastado pela guerra civil, como de fato fora proposto quando se iniciou a operação *Allied Provider* - e *Ocean Shield*<sup>12</sup> - que visa dar continuidade aos progressos adquiridos a partir da operação *Allied Protector* -, todas desenvolvidas pela OTAN nos últimos dez anos. Essa segunda operação mencionada inclusive conta com a cooperação de embarcações de Portugal, Canadá, Holanda, Espanha e Estados Unidos, empreitada cujo comando é alternado entre as nações integrantes da OTAN e que estão ativas nessa missão contra os atos de pirataria. Cabe elucidar que para se chegar a um resultado mais efetivo no que diz respeito à essas missões, faz-se necessária a presença de aeronaves de patrulha marítima, visto que com elas se pode atuar em áreas maiores e chegar mais rápido nos locais em que haja algum tipo de incursão pirata, além de coibir futuros ataques pelo fato de a zona marítima estar em constante patrulhamento tanto por mar quanto por ar.

Um dos obstáculos para ambas as organizações é justamente a falta de recursos para manter e inspecionar os navios que estão em algum tipo de missão antipirataria de forma satisfatória, em razão de tais manutenções possuírem alto custo, e de não existirem muitos aviões de patrulha marítima para dar um maior apoio às investidas realizadas por mar. Dentre os objetivos

---

<sup>12</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://revistademarinha.com>

a longo prazo quando o assunto é pirataria marítima, a OTAN intenta para viabilizar a intervenção nas operações de autoridade marítima, e não só nas militares, o que ajudaria a alavancar a força náutica dos países que estão próximos das zonas de maior risco. Já a UE tem projetos para redimensionar a área de operação, aumentando seu alcance, visto que foi constatada a existência de ataques piratas a cerca de mil milhas para além da costa da Somália, o que ultrapassa bastante as duzentas milhas náuticas referentes ao mar territorial. Tanto uma quanto outra estudam formas de se complementarem no que tange à elaboração e execução de medidas efetivas para vencer a batalha contra os piratas marítimos da contemporaneidade.

## 2.4 Outras organizações

O Comitê Marítimo Internacional (em francês, *Comité Maritime International*) é considerado a mais antiga organização que discute sobre direito marítimo ainda em atividade. Criado no ano de 1897 na Bélgica, o CMI tem como objetivo realizar a unificação das normas que dizem respeito ao direito marítimo internacional. No que concerne à pirataria marítima, foram editadas regras e convenções adotadas internacionalmente como a *Maritime Criminal Acts* e a *Acts of Piracy and Maritime Violence*<sup>13</sup>.

Pode-se citar ainda o Conselho Marítimo Báltico e Internacional (*Baltic & International Maritime Council*, BIMCO), e a Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) que representa os interesses do Brasil perante o Comitê Marítimo Internacional; além da UNODC, que é a *United Nations Office on Drugs and Crime*<sup>14</sup>, ou seja, o gabinete das Nações Unidas voltada para o combate do tráfico de drogas e crimes em geral, inclusive a pirataria.

---

<sup>13</sup> Mais informações disponíveis em: <http://www.comitemaritime.org/>

<sup>14</sup> Mais informações disponíveis em: <http://www.unodc.org/>

## CAPÍTULO 3

### A Pirataria marítima contemporânea

Atualmente muitas pessoas acreditam que a pirataria marítima está presente apenas em filmes como Piratas do Caribe e Capitão Phillips, entretanto, pesquisas recentes apontam que a pirataria contemporânea ainda movimentava cifras milionárias em todo o mundo. Em relatório divulgado pela *United Nations Office on Drugs and Crime*, UNODC (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, em português), juntamente com a Interpol e o Banco Mundial, verificou-se que entre abril de 2005 e dezembro de 2012 o lucro das atividades piratas ultrapassou a marca dos U\$ 400 milhões. Tal montante é resultado de uma contabilização feita apenas na região do Golfo de Áden. Nesse período de tempo é possível perceber que os piratas obtiveram êxito na maior parte das suas investidas, visto que dos 179 registros de ataques – considerando dados obtidos com os países: Quênia, Djibouti, Etiópia, Somália e Ilhas Seychelles – cerca de 85% das embarcações foram liberadas apenas mediante pagamento de resgate<sup>15</sup>.

As destinações do dinheiro adquirido com o resgate são das mais variadas, mas os valores são repassados principalmente para o financiamento do tráfico de drogas e de pessoas, bem como para aumento do poderio bélico dos próprios piratas e custeamento de milícias. Avalia-se que a pirataria custe cerca de U\$ 18 bilhões por ano à economia mundial<sup>16</sup>, valor que engloba as mercadorias perdidas, avarias às embarcações, resgates e também o custo das medidas de combate à pirataria.

No ano de 2009, deu-se a primeira reunião do chamado Grupo de Contato Contra a Pirataria, uma coalisão de mais de quarenta países para o combate à pirataria nos dias atuais. Segundo dados da embaixada dos Estados Unidos, do primeiro encontro até o ano de 2013 houve uma drástica redução no número de ataques na região do Golfo de Áden. Além disso, houve uma

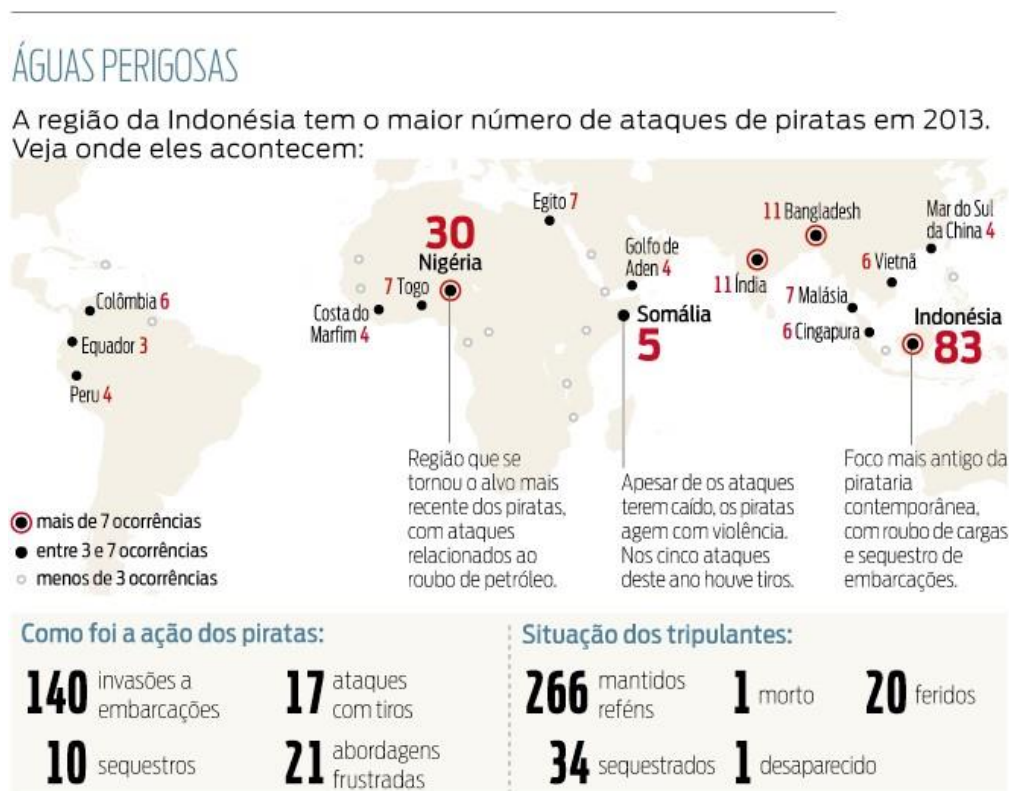
---

<sup>15</sup> Mais informações disponíveis em: <http://www.cartacapital.com.br/internacional/a-milionaria-cadeia-da-pirataria-na-somalia-6285.html> .

<sup>16</sup> Ibid

facilitação na coordenação operacional das embarcações que trafegam pelas rotas que possuem alto índice de ataques, visto que se formou uma “aliança naval” que engloba diversas nações. Houve a criação de parcerias com o setor de transportes marítimos foram firmadas com o intuito de proteger os navios mercantes e suas respectivas tripulações, inclusive com a presença de uma equipe devidamente treinada para situações de ataque às embarcações; e o Grupo também pôs em prática medidas para desarticular a rede de piratas marítimos através de abordagens de aplicação da lei semelhantes às usadas para deter outros tipos de redes criminosas organizadas internacionais<sup>17</sup>.

Segundo dados da IMB<sup>18</sup>, em 2013 os locais com maior incidência de ataques piratas no mundo foram as regiões da Nigéria e Golfo da Guiné, da Somália e Golfo de Áden, de Bangladesh, e da Indonésia juntamente com o a região do Estreito de Malaca; sendo que na maioria das ações criminosas os piratas optaram pela invasão das embarcações.



Fonte: International Maritime Bureau (IMB). Infografia: Gazeta do Povo.

<sup>17</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://iipdigital.usembassy.gov/st/portuguese>.

<sup>18</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://www.gazetadopovo.com.br/mundo/sequestros-e-aco-es-violentas-movem-os-piratas-maritimos-do-seculo-21-4dslqIn6is0wk6hhmbnyc572>

### 3.1 O “*modus operandi*” dos piratas contemporâneos

Inicialmente os piratas não possuíam qualquer tipo de critério ao atacar uma embarcação. Simplesmente invadiam-na, sem se preocupar se conseguiriam o pagamento de um montante alto por conta do resgate ou se a carga que estava sendo levada era lucrativa ou facilmente comercializável. Atualmente, os piratas mais poderosos costumam atuar com o apoio de uma rede secreta de informações de modo a focar nas cargas de elevado valor e em navios de grandes empresas, pois elas possuem condições de pagar resgates de importâncias altíssimas. Um exemplo disso são as empresas petroleiras e as que possuem navio tanque, cuja carga a bordo atinge cifras milionárias, muitas vezes ultrapassando o valor das próprias embarcações. A utilização de equipamentos tecnológicos para conseguir informações sobre cargas valiosas que passarão pela rota que pretendem abordar – como notebook, rastreadores e até telefones por satélite – é cada vez mais comum. O emprego desses equipamentos faz com que a atuação dos piratas se assemelhe às quadrilhas que atuam no crime organizado e que estampam as páginas policiais dos jornais ao redor do mundo, sendo importante ressaltar a recorrente presença de pessoas que vendem a localização e o conteúdo da carga do navio.

A aproximação da embarcação que será vítima do ataque é geralmente realizada por meio de lanchas em alta velocidade. Quando se encontram perto o suficiente do navio, os piratas se utilizam de ganchos e barras de ferro – que podem, ou não, terem sido lançados por armas específicas –, e iniciam a tomada da embarcação subindo por cordas ou correntes. Por vezes chegam a conduzir tais navios até o “porto pirata”<sup>19</sup> mais próximo para que possam liberar os reféns – depois do pagamento do resgate, claro – e ao mesmo tempo estar em segurança visto que o próprio porto é de domínio dos ladrões do mar.

---

<sup>19</sup> Um dos maiores exemplos de “porto pirata” é o Porto de Eyl, localizada na Somália, é por muitos conhecido como o centro da pirataria da região. Informes apontam, inclusive, a existência de um restaurante no qual os reféns podem se alimentar de outras coisas que não a comida somali, enquanto correm as negociações acerca do resgate. Outra curiosidade é que tais reféns são muito bem tratados tendo em vista que são uma espécie de moeda de troca cujo valor é altíssimo. Maiores informações disponíveis em: [http://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2008/11/081118\\_navio\\_pirata\\_dg.shtml](http://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2008/11/081118_navio_pirata_dg.shtml).

Relatórios sobre o tema apontam que os piratas, em sua maioria, não agem por conta própria, chegando a levar menos de 1% do valor conseguido com o resgate. Os mesmos são subsidiados por investidores que exigem uma porcentagem – que, entre os financiadores com melhores condições monetárias, gira em torno de 30% a 75% – da quantia adquirida, caso o ataque seja bem sucedido<sup>20</sup>. Há todo um mercado que é beneficiado com as incursões dos laráprios do mar, podendo-se citar advogados, prostitutas, fiscais de notas, alimentos e até o mercado terrorista – principalmente na região do Golfo de Áden, que cobra propina dos piratas quando os mesmos dão entrada no porto.

Uma vez que a embarcação está em poder dos piratas, é preciso que as autoridades tenham todo um cuidado na hora de realizar as negociações para a libertação dos reféns (caso existam) e rendição dos criminosos, em razão de esses últimos serem os detentores do controle da situação, pelo menos inicialmente. A figura do negociador frequentemente é a única ponte entre os piratas e as autoridades, sendo necessária muita experiência para responder com segurança aos e-mails e telefonemas dos infratores, que são os meios de comunicação mais utilizados pelos piratas durante uma negociação, sem colocar em risco a tripulação da embarcação e/ou a carga do navio. É possível que a negociação leve dias para ser concluída, pois é preciso entrar em um consenso acerca da quantia que deverá ser paga pelo resgate, que pode ser feito mediante aeronaves – que lançam o valor no próprio navio sequestrado – ou por meio de uma embalagem à prova d'água jogada no mar. Em qualquer uma das hipóteses, os piratas se reúnem para realizar a contagem do dinheiro e verificar se o mesmo não é falso antes de deixarem a embarcação.

### **3.2 O julgamento dos acusados de pirataria marítima**

Apesar de ser reconhecido pela CNUDM que o julgamento dos piratas deve ser realizado pelo país detentor da bandeira da embarcação invadida, muitas nações ainda nem possuem a pirataria marítima em seu ordenamento

---

<sup>20</sup> Maiores informações disponíveis em : <http://www.cartacapital.com.br/internacional/a-milionaria-cadeia-da-pirataria-na-somalia-6285.html> .



jurídico criminal. Dessa forma, encara-se uma dificuldade no que diz respeito a fazer com que os criminosos sejam punidos pelo ato que cometeram. Recentemente foi assinado um acordo entre Estados Unidos, União Europeia e Quênia, possibilitando o envio dos piratas capturados na região do Golfo de Áden pelas forças navais desses dois primeiros países para julgamento em tribunal queniano, sendo a maioria deles levado ao porto de Mombasa. Em junho de 2010, o governo queniano anunciou a inauguração de uma nova corte de segurança máxima na cidade que dá nome ao porto, no qual serão realizados os julgamentos tanto de acusações penais graves quanto de pirataria marítima. Tal corte conta com o apoio do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC), além da contribuição de países como França, EUA, Canadá, Austrália e do bloco econômico União Europeia<sup>21</sup>.

Entretanto, para que esses mecanismos de julgamento sejam eficazes é preciso que exista um sistema judicial unificado, principalmente em âmbito internacional, para julgar e condenar os piratas capturados. Faz-se mister salientar que a tarefa se torna ainda mais complexa em razão de os piratas “comprarem” o apoio das populações locais destinando parte do dinheiro dos resgates ou dos seus financiadores para escolas e serviços médicos. Outro ponto que atrapalha o combate à pirataria é a dificuldade de se coletar provas contra os chamados ladrões do mar, mas a UNODC tem estimulado bastante o reforço nas investigações para que os julgamentos se façam possíveis.

As Ilhas Seychelles também estão com um plano operacional para a captura e julgamento dos piratas que atuam tanto nas águas mais próximas às ilhas, quanto por aquelas mais distantes, como os que realizam ataques na região da Somália e são capturados pela EUNAVFOR e também pelas próprias autoridades locais. Todavia, como já dito, a não existência de um “nexo causal” – se é que podemos chamar dessa forma – que faça a ligação entre o crime de pirataria e os indivíduos que foram detidos faz com que os mesmos sejam liberados. Em 2010 as Ilhas Seychelles já demonstravam interesse em criar uma corte com o intuito de julgar os atos de pirataria, principalmente devido ao advento da mais recente lei antipirataria do país. Em razão disso, receberam reforços de diversos países como EUA, Índia, China, países da UE e etc., para

---

<sup>21</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://www.actagainstcorruption.org/>.

dar apoio na edificação de mecanismos que possam diminuir os índices de ataques piratas e fazer com que os infratores sejam devidamente julgados e condenados<sup>22</sup>. Mas mesmo que se crie um sistema capaz de julgar os indivíduos acusados de pirataria, o país não possui estrutura adequada em seu sistema prisional para alojar os detentos e nem recursos suficientes para mantê-los. Sendo assim, confabula-se a ideia de enviar os piratas condenados para prisões localizadas em outros países, como a própria Somália.

No que tange à região em que se situa referido país, em 2010 foi aberta na Somalilândia<sup>23</sup> a primeira penitenciária destinada ao combate da pirataria, a Hargeisa. Para ela, além dos piratas capturados nas adjacências da costa da Somalilândia, poderão ser levados também aqueles capturados em outros países. A necessidade de uma ampliação no sistema carcerário era visível, especialmente em decorrência do aumento dos ataques piratas na região do Golfo de Áden que passaram para mais de 400 nos anos de 2009 e 2010, e teve cerca de 790 tripulantes feitos reféns no ano de 2010, segundo o Sr. Yury Fedotov, Diretor Executivo da UNODC<sup>24</sup>.

A Resolução 2184, do ano de 2014, do Conselho de Segurança da ONU<sup>25</sup> – que conta com a ratificação do Brasil e trata do embargo de armas e coibição dos atos de pirataria na Somália – reafirmou que é necessário atuar não só contra os piratas marítimos, mas também contra aqueles que facilitam e incitam a prática desses atos criminosos. A participação do governo somali e do Grupo de Contato Contra a Pirataria na Costa da Somália, que tem por objetivo facilitar o julgamento dos suspeitos e proporcionar o estabelecimento de uma força-tarefa capaz de garantir o cumprimento da lei, tem sido decisiva, tanto que nos tópicos 10, 17 e 18 do aludido documento, encontram-se redigidas as seguintes orientações:

“10. Reconhece a necessidade de os Estados, as organizações internacionais e regionais e outros parceiros pertinentes

---

<sup>22</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://www.unodc.org/>

<sup>23</sup> A República da Somalilândia é um Estado que não é oficialmente reconhecido. Apesar de ter declarado sua independência em 1991, pois integrava a Somália, ainda encontra dificuldades para ser reconhecido como um Estado perante a comunidade internacional.

<sup>24</sup> Maiores informações disponíveis em: <http://www.unodc.org/>.

<sup>25</sup> Maiores informações disponíveis em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ Ato2015-2018/2015/Decreto/D8528.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2015-2018/2015/Decreto/D8528.htm).

intercambiarem evidências e informações para fazer cumprir a legislação contra a pirataria, com vistas a assegurar o efetivo julgamento dos suspeitos de pirataria, a prisão dos condenados, e a prender e processar as figuras-chave das redes criminosas envolvidas com a pirataria que planejem, organizem, facilitem ou ilicitamente financiem e lucrem com operações de pirataria, e mantém em análise a possibilidade de aplicar sanções seletivas contra indivíduos ou entidades que planejem, organizem, facilitem ou, de forma ilícita, financiem operações de pirataria ou delas se beneficiem, de acordo com os critérios de inclusão na lista estabelecidos no parágrafo 8 da Resolução 1844 (2008), e conclama todos os Estados Membros a cooperarem plenamente com o Grupo de Supervisão para a Somália e a Eritreia, inclusive por meio do intercâmbio de informações acerca de possíveis violações ao embargo de armas ou à proibição de exportação de carvão vegetal;

(...)

17. Conclama todos os Estados e, em particular, os Estados de bandeira, de porto e costeiros, os Estados de nacionalidade das vítimas e dos autores de atos de pirataria e de roubo à mão armada e outros Estados que tenham jurisdição pertinente em virtude do direito internacional e de legislação nacional a cooperarem para determinar a jurisdição e para investigar e processar todas as pessoas responsáveis por atos de pirataria e roubo à mão armada cometidos ao largo da costa da Somália, incluindo figuras-chave de redes criminosas envolvidas em atos de pirataria que planejem, organizem, facilitem ou ilicitamente financiem esses ataques, ou deles se beneficiem, em conformidade com as disposições aplicáveis do direito internacional, incluindo o direito internacional dos direitos humanos, com o objetivo de assegurar que todos os piratas entregues às autoridades judiciais sejam submetidos a um processo judicial, e a proverem auxílio mediante, entre outras ações, assistência para a entrega e a logística de pessoas que estejam sob sua jurisdição e controle, como

vítimas, testemunhas e pessoas detidas como resultado das operações executadas com base nesta resolução;

18. Conclama todos os Estados a tipificarem o crime de pirataria em suas legislações domésticas e a considerarem favoravelmente a possibilidade de processar os suspeitos de pirataria e prender os condenados por atos de pirataria capturados na costa da Somália e aqueles que facilitem ou financiem suas atividades em terra, em conformidade com o direito internacional aplicável, incluindo o direito internacional dos direitos humanos, e decide manter essas questões em revisão, incluindo, quando apropriado, o estabelecimento de tribunais especializados contra a pirataria na Somália com significativa participação e/ou apoio internacionais, em conformidade com a Resolução 2015 (2011), e encoraja o Grupo de Contato a continuar suas discussões a esse respeito;”

Contudo, é visível que o entrave jurídico em razão de não haver uma unificação de normas para realizar o julgamento dos acusados de pirataria é um problema que ainda se reflete nos dias atuais por meio da impunidade usufruída por muitos piratas. A CNUDM entende que o criminoso que cometeu ato de pirataria pode ser julgado e preso pelo país que detém a bandeira da embarcação invadida, mas, presentemente, muitos deles são simplesmente libertados pelas marinhas de guerra que os capturam sem ao menos serem levados a uma corte específica que analise o caso. Nesse panorama, o que se percebe é um receio por parte dos países que são detentores das bandeiras do navio em ter que acolher os piratas em seus territórios, visto que, posteriormente, eles podem continuar em suas terras como imigrantes ilegais ou até mesmo pleitear um pedido de asilo para se estabelecer no país.

### 3.2.1 Tribunal Internacional do Direito do Mar

O projeto inicial para a criação do Tribunal foi proposto pelos EUA, durante a Convenção dos Fundos Marinhos em 1973. O surgimento do Tribunal Internacional de Direito do Mar foi uma forma de tentar unificar as normas existentes no que tange ao Direito Marítimo Internacional e compensar as lacunas existentes na Corte Internacional de Justiça (CIJ). Com sua sede na cidade de Hamburgo (Alemanha), ele se caracteriza por ser uma entidade judicial independente, mas que não trata exclusivamente dos casos de pirataria marítima. Isso só ocorre quando um Estado acusa outro de não observar a prevenção, ou até mesmo colaborar, com esses atos de pirataria, já que a competência para julgar esse tipo de caso é do tribunal de cada Estado. Ou seja, não se realizam julgamentos de piratas no Tribunal Internacional do Direito do Mar. O anexo VI da CNUDM traz o regulamento específico, inclusive ressaltando a questão da sua jurisdição em seu art. 21:

“A jurisdição do Tribunal compreende todas as controvérsias e pedidos de conformidade com a presente convenção, bem como todas as questões especialmente previstas em qualquer outro acordo que confira jurisdição ao Tribunal.”

Todos os membros do devem estar de acordo com o que for decidido no julgamento, pois o mesmo é de caráter final e sua sentença tem força obrigatória. De acordo com o estudioso Mateus Sória<sup>26</sup>, uma das falhas no sistema implementado pelo Tribunal Internacional de Direito do Mar é o fato de ele não possuir um órgão que supervisione o cumprimento das decisões tomadas nos julgamentos, algo que cabe aos envolvidos fazerem por meio de reuniões entre os Estados, convocação na Assembleia Geral ou levando a questão ao Conselho de Segurança da ONU. Alguns<sup>27</sup> entendem que essa última deliberação é justificável quando se faz a aplicação, por analogia, do art. 94 das Carta das Nações Unidas :

---

<sup>26</sup> Maiores informações disponíveis em:

<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/22403-22405-1-PB.pdf>

<sup>27</sup> O estudioso Vicente Rangel é um dos que compactua com esse entendimento em sua publicação “Direito e Relações Internacionais”.

**“Artigo 94.** 1. Cada Membro das Nações Unidas se compromete a conformar-se com a decisão da Corte Internacional de Justiça em qualquer caso em que for parte.

2. Se uma das partes num caso deixar de cumprir as obrigações que lhe incumbem em virtude de sentença proferida pela Corte, a outra terá direito de recorrer ao Conselho de Segurança que poderá, se julgar necessário, fazer recomendações ou decidir sobre medidas a serem tomadas para o cumprimento da sentença.”

Sendo assim, os Estados membros da ONU e conseqüentemente ratificaram o documento da CNUDM são passíveis de coerção por parte do Conselho de Segurança da organização. Um dos ex-presidentes do Tribunal, José Luís Jesus, de Cabo Verde, ressaltou que o fato de os acusados de ato de pirataria não serem julgados se dá em razão de não ser um tribunal capaz de julgar criminalmente um – ou mais – indivíduo, e sim um tribunal que trata de conflitos entre Estados.

### **3.3 A pirataria marítima no Brasil**

Com quase oito mil quilômetros de costa, a questão da pirataria marítima em domínios brasileiros se faz presente desde a época da colonização portuguesa, na qual havia alta incidência de ladrões destemidos em busca de riquezas naturais como pau-brasil, ouro e outras especiarias. Atualmente, a os ataques no Brasil se concentram principalmente na região da foz do rio Amazonas – onde há o encontro desse rio com o rio Pará e a Ilha de Marajó -, região da Baía de Guanabara e porto do Rio de Janeiro, além da área em que se situa o Porto de Santos. As falhas na segurança portuária do país favorecem esse tipo de crime, algo que já foi reportado pela Interpol – que classificou o Brasil como um dos países mais propícios à consolidação do crime organizado (como a pirataria, tráfico de drogas, de pessoas, mercadorias e etc) em razão da falta de uma segurança pública efetiva.

No final de 2012 foram reportados problemas localidade de Cubatão quando três turistas foram atacados, sendo um deles jogado no rio, o que acabou culminando com a sua morte. No início de 2013 houve outro caso bastante veiculado pela mídia brasileira no qual quatro pessoas que praticavam pescas em rios na mesma localidade citada foram surpreendidas e assaltados por “piratas”, tendo sido agredidos e jogados no rio<sup>28</sup>. Em 2015, foi noticiada a prisão de suspeitos de praticarem atos de pirataria no rio Tajapuru, na região da Ilha de Marajó (PA). A polícia informou que os indivíduos integram uma quadrilha que atua há cerca de dez anos na área, atacando embarcações<sup>29</sup>. Mais recentemente, em janeiro de 2016, cinco suspeitos foram presos sob a suspeita de realizarem ataques piratas, mais uma vez nos rios do Pará. Tais prisões foram consequência da operação Jacaré Cunha que tem como foco combater a pirataria no estado. Segundo a delegacia de polícia fluvial, os suspeitos invadiam, armados, embarcações na região ribeirinha de Inhangapi, Bujaru e Santa Izabel do Pará, região nordeste do território paraense<sup>30</sup>.

Estima-se que os prejuízos atinjam cifras bilionárias por ano no Brasil, dentre eles destaca-se principalmente o roubo de cargas que possuem valor elevado no mercado. Os criminosos costumam atacar embarcações que estão ancorando e também no trajeto das mesmas pelos rios, focando especialmente em navios petroleiros ou com contêineres já que o valor das cargas transportadas é alto e geralmente a rota é realizada por empresas que tem dinheiro para pagar o resgate (se for o caso).

Todavia, especialistas em Direito Marítimo entendem que os ataques realizados no Brasil se enquadram mais nas características de roubo à mão armada do que nas de pirataria propriamente dita. O que se nota é que mesmo que os indivíduos tenham sido acusados de pirataria, geralmente são condenados sob as tipificações de porte ilegal de arma de fogo e munição, associação criminosa, receptação, roubo qualificado e tentativa roubo quando suas empreitadas não são bem sucedidas. Fazendo uma análise do art. 101 da CNUDM é possível perceber que para que o ato criminoso se enquadre como pirataria deve haver violência contra a tripulação e passageiros, detenção ou

---

<sup>28</sup> Maiores informações disponíveis em: [www.g1.globo.com](http://www.g1.globo.com) .

<sup>29</sup> Id., 2015

<sup>30</sup> Id., 2016

deprecação da embarcação ou aeronave, violação à liberdade de navegação em alto mar – ou a algum local que não esteja sob jurisdição Estatal – além do fato de que a finalidade do ato deve ser privada (seja ele com a intenção apenas de obter lucro, ou questões mais aprofundadas como vingança e etc.). Pode-se ressaltar ainda que, de acordo com o art. 58, tópico 2, a área em que se caracteriza a pirataria (alto mar) pode ser estendida para a ZEE.

A doutrina majoritária entende que, para ser pirataria, o ataque deve ocorrer fora dos limites do mar territorial. Caso contrário, o ato poderia ser enquadrado como roubo armado contra navio ou outras tipificações previstas no Código Penal Brasileiro. Suscita-se ainda o fato de que no roubo não há qualquer especificação acerca do método utilizado pelos criminosos durante a abordagem, ou seja, não necessariamente quem realiza a ação chegou à embarcação por meio de outra embarcação, podendo muito bem ter chegado a ela pelo cais – como frequentemente ocorre no Brasil. No que diz respeito à aplicabilidade da lei brasileira, o Código Penal entende, em seus arts. 5º e 7º - inciso II –, que:

**“Art.5º** - Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.

**§ 1º** - Para os efeitos penais, consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar.

**§ 2º** - É também aplicável a lei brasileira aos crimes praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se aquelas em pouso no território nacional ou em voo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou mar territorial do Brasil.

(...)

**Art. 7º** - Ficam sujeitos à lei brasileira, embora cometidos no estrangeiro:



II - os crimes:

- a) que, por tratado ou convenção, o Brasil se obrigou a reprimir;
- b) praticados por brasileiro; e
- c) praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, quando em território estrangeiro e aí não sejam julgados.”

Sendo assim, nos casos de ações criminosas contra embarcações, aplicar-se-á a legislação brasileira tanto em incidentes ocorridos em território nacional, quanto em ataques às embarcações brasileiras, mesmo que no estrangeiro. Na hipótese de ocorrerem em área de jurisdição internacional e não sendo os criminosos ou a embarcação atacada brasileira, aplica-se o disposto no art. 101 da CNUDM. Daí a explicação sobre a questão já abordada no que tange à “pirataria” no Brasil – ou acerca de navios brasileiros atacados fora do território do país – de os criminosos que atentam contra embarcações e seus tripulantes não serem enquadrados no crime de pirataria: não há tipificação para a mesma sob a égide brasileira.

Nesse sentido, em 2009, o senador Valdir Raupp propôs um Projeto de Lei que visa a tipificação da pirataria no Código Penal Brasileiro – que seria inserida no Capítulo II, do Título VIII da Parte Especial do Código Penal Brasileiro que versa sobre os crimes contra a segurança dos meios de comunicação e transporte e outros serviços públicos –, o PLS 216 de 2009<sup>31</sup> sugere o acréscimo do art. 264-A da seguinte forma:

“**Art. 1º** O Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, Código Penal, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo:

#### **Pirataria contra embarcação**

**Art. 264-A.** Invadir ou sequestrar embarcação com o fim de desviar o seu curso ou subtrair bens, direitos ou valores:

Pena – reclusão, de 3 (três) a 10 (dez) anos, além da pena correspondente à violência.”

---

<sup>31</sup>Maiores informações disponíveis em: <http://www25.senado.leg.br/>

Entretanto, apesar de a justificativa do senador ser consistente alegando a crescente preocupação do governo brasileiro em combater o problema em razão os incidentes criminosos que passaram a ocorrer com mais frequência principalmente nos rios paraenses, frisando ainda a forma violenta com que os “piratas brasileiros” invadem as embarcações e, muitas vezes, atentam contra a integridade física dos passageiros e tripulantes. Mesmo depois de ser alterado para se adequar à CNUDM, o projeto de lei foi arquivado pelo Senado, ao final da 54ª Legislatura, em 2014, sob o pretexto do disposto no art. 332 do regimento interno do Senado<sup>32</sup>.

O debate acerca desses atos criminosos no Brasil está longe de acabar. A impressão que se tem é que muitas vezes as autoridades não veem essa matéria como prioridade. Contudo, é inegável que a segurança nacional pode ser drasticamente afetada com essas ameaças. O governo brasileiro tomou medidas que foram capazes de reduzir um pouco o número de ataques, mas não é o suficiente. É necessário um patrulhamento efetivo por terra, água e ar, além da tipificação do crime de pirataria no Código Penal Brasileiro, para que se possa combater, capturar e julgar os “piratas” que aqui atuam.

---

<sup>32</sup> O referido art. dispõe que ao final de cada legislatura haverá o arquivamento das propostas que estiverem em tramitação no Senado, ou que esteja em tramitação há duas legislaturas – a menos que seja pedida a sua continuidade por meio de uma votação que deve ser feita por um terço dos senadores e até sessenta dias após o início da primeira sessão legislativa da legislatura seguinte ao arquivamento, além de seu desarquivamento ter que ser aprovado pelo Plenário do Senado (§ 1º).

## CAPÍTULO 4

### A relação entre pirataria marítima e segurança da navegação

A CNUDM foi capaz de apaziguar a questão territorialista que havia acerca dos limites dos mares, proporcionando uma ideia de que todos os países devem colaborar com a manutenção da paz e prezar pela segurança do tráfego marítimo nas mais diversas rotas do globo de modo a criar uma espécie de “uso pacífico dos mares”<sup>33</sup>. Um dos mais importantes marcos inerente à questão da segurança da navegação foi realizado seis anos após a elaboração da Convenção de Montego Bay: a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima, de 1988 (também conhecida como *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* – SUA). Seu objetivo foi o de criar uma aliança internacional de cooperação para promover uma maior segurança dos mares, abrangendo todas as embarcações flutuantes ou submersíveis<sup>34</sup>, classificando certas condutas no mar como delitos, conforme demonstrado no art. 3º:

“1. Qualquer pessoa comete delito se, ilícita e intencionalmente:

(a) sequestrar ou exercer controle sobre um navio, pela força ou ameaça de força ou por qualquer outra forma de intimidação; ou

(b) praticar ato de violência contra pessoa a bordo de um navio, se esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

(c) destruir um navio ou causar dano a um navio ou à sua carga e esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

(d) colocar ou mandar colocar em um navio, por qualquer meio, dispositivo ou substância capaz de destruí-lo ou causar dano a

---

<sup>33</sup> BEIRÃO, A. P. : PEREIRA, A.C.A. Reflexões sobre a Convenção direito do mar, 2014.

<sup>34</sup> Exceto navios de guerra ou estejam sobre sendo utilizadas para finalidades alfandegárias ou policiais, nem que tenham sido retiradas da navegação ou postas fora de serviço. Maiores informações disponíveis em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sua>

esse navio ou à sua carga, e esse ato puser em perigo ou for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

(e) destruir ou danificar seriamente instalações de navegação marítima ou interferir seriamente em seu funcionamento, se qualquer desses atos for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio; ou

(f) fornecer informações que sabe serem falsas, dessa forma pondo em perigo a navegação segura de um navio; ou

(g) ferir ou matar qualquer pessoa, em conexão com a prática ou tentativa de prática de qualquer dos delitos previstos nas letras (a) a (f).

2. Qualquer pessoa também comete delito se:

(a) tentar cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1; ou

(b) ajudar na prática de qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, cometido por qualquer pessoa, ou for, de outra forma, cúmplice de pessoa que cometa tal delito; ou

(c) ameaçar, com ou sem condição, conforme disposto na lei nacional, com o objetivo de compelir pessoa física ou jurídica a praticar ou deixar de praticar qualquer ato, cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, letras (b), (c) e (e), se essa ameaça for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio em questão.”

Dessa forma, por meio desse documento, foram criadas normas de alcance internacional para proteger a vida humana nos mar – como prezado na Carta das Nações Unidas – e, ao mesmo tempo, torná-lo cada vez mais seguro inibindo ações criminosas, mormente aquelas ligadas ao terrorismo e à pirataria.

Com o aumento dos casos de pirataria marítima no mundo, as nações viram a necessidade de se tomar medidas concretas e efetivas para combatê-la, principalmente depois dos ataques terroristas do 11 de setembro de 2001, já que o sequestro de aeronaves também é tido como pirataria – só que aérea –,

como bem descrito no texto do art. 101 da CNUDM. Promover a segurança da navegação de modo a coibir ações criminosas nos mares não influi somente nas vidas humanas que não raramente são ameaçadas durante os ataques, mas também na carga transportada pela embarcação e no prejuízo que tais acontecimentos causam à economia mundial.

É inegável que somente a partir de uma coalisão que envolva toda a comunidade internacional será possível propiciar uma maior segurança da navegação e evitar ataques piratas, seja por meio de patrulhamento – aéreo ou marítimo, com um reforço na frota dos navios de guerra destinados ao combate à pirataria – ou de outras medidas efetivas. O fato de, na maior parte das vezes, a ação dos piratas ocorrer em alto mar – inclusive já foram registrados ataques e tentativas deles acerca de 700 milhas náuticas –, ou seja, uma área muito extensa e difícil de ser patrulhada em sua totalidade, obstaculiza ações bem-sucedidas dos governos.

Estima-se que a intervenção dos piratas nas embarcações dure, em sua maioria, menos de uma hora. Isso faz com que o tempo para reação tanto dos tripulantes do navio quanto dos que realizam a patrulha seja ínfimo, e qualquer deslize pode ter uma consequência gravíssima, visto que os piratas atuais estão agindo com cada vez mais violência. Uma estratégia utilizada por algumas embarcações é se juntar em pequenos grupos para que possam atravessar juntos determinada rota de navegação, por vezes tendo “escolta” de embarcações destinadas ao patrulhamento das águas. Todavia, essa opção desagrade alguns operadores de navios em razão de terem que se sujeitar a certas medidas como ter que navegar na velocidade da embarcação mais lenta, o que causa atrasos, ter um horário determinado de partida e para isso ter que esperar todos os navios do comboio estejam no local designado, dentre outras questões.

Com a segurança marítima internacional em jogo e com as rotas de comércio mais importantes do mundo sendo diretamente afetadas pelos ataques piratas, viu-se – além das já citadas operações realizadas pela UE e OTAN com o aval das Nações Unidas – a necessidade da adoção de sistemas e medidas antipirataria têm sido fundamentais para mitigar essas ações criminosas. Isso tem sido feito a partir da criação de mecanismos como o *ISPS*

*Code*, o sistema *Shiploc*, o sistema de *Ship Security Alert*, dentre tantos outros meios que serão mais bem explicados a seguir.

#### **4.1 Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*)**

Esse código é, na realidade, um desdobramento da convenção que elaborou o documento acerca da Salvaguarda da Vida no Mar (SOLAS), realizada em 1974, que possui um capítulo especialmente destinado às medidas que devem ser tomadas para aumentar a segurança no mar abrangendo não só os navios (com arqueação bruta igual ou maior que 500 toneladas) como também instalações portuárias e plataformas de perfuração. Uma de suas características é a divisão em duas partes (A e B): a primeira voltada para os governos, autoridades que trabalham nos portos e empresas marítimas; e a segunda elucida orientações a respeito de como combater a pirataria.

No Brasil, o aludido código só entrou em vigor no ano de 2004, apesar de ser um dos Estados que ratificaram a convenção SOLAS. Várias medidas tiveram que ser tomadas pelos países que concordaram em aderir ao ISPS Code, pois somente com os esforços das nações será possível mitigar o problema da segurança da navegação. Pode-se destacar a exigência de um controle mais rigoroso acerca dos veículos e pessoas que entram e saem das instalações portuárias, seja por meio de cadastramento ou rastreamento (no caso dos veículos que saem com mercadorias); bem como a delimitação e monitoramento da área em que se localiza o porto. Outra medida que tem se mostrado bastante eficaz é a relação que a embarcação precisa fazer ao chegar a um novo porto: assim que ela chega, deve listar os últimos dez portos em que atracou e, caso algum deles se situe em área de risco ou esteja em algum país que não segue devidamente o ISPS, pode ser realizada uma minuciosa inspeção no navio a procura de irregularidades – como pessoas viajando clandestinamente.

Cabe aqui salientar ainda que, junto com a elaboração do ISPS Code a partir do capítulo XI-2 da convenção SOLAS, foi edificado o capítulo V do referido tratado, que é atinente à questão do Sistema de Identificação Automática (AIS). Tal sistema foi implementado em 2004 a todas as embarcações que são contempladas pela convenção e designou que as mesmas passassem a dotar de estações móveis com o sistema AIS, que funciona como se fosse uma “caixa preta” do navio, transmitindo e armazenando dados relevantes sobre a navegação.

#### **4.2 Sistema de Alerta de Segurança do Navio (Ship Security Alert System – SSAS)**

Atualmente, em caso de ataque pirata, alguns navios adotaram um sistema de alerta que é capaz de acionar uma espécie de central de monitoramento e resgate. O ponto crucial dessa medida é que quando o alarme é disparado, ele não emite qualquer tipo de sirene no navio, mas apenas na central para a qual o pedido de ajuda foi direcionado.

Essa estratégia é muito inteligente visto que nem os piratas que estão atacando o navio, nem as outras embarcações que se encontram próximas saberão que o navio já informou às autoridades marítimas sobre o incidente mediante o envio da localização do mesmo. É requisito de segurança que o alarme possa ser acionado de ao menos dois locais diferentes do navio. Uma vez acionado, o aviso só parará de ser emitido caso seja desativado.

O tópico 2 da Regra 6 presente no capítulo XI-2 da Convenção SOLAS dispõe exatamente sobre isso, elucidando que:

“2. O sistema de alarme de proteção do navio, quando estiver ativado, deverá:

1. dar início a um alarme de proteção do navio e transmiti-lo para a terra, para uma autoridade competente designada pela Administração, que nestas circunstâncias poderá ser a Companhia, identificando o navio, a sua

localização e indicando que a proteção do navio está sendo ameaçada, ou foi comprometida;

2. não enviar o alarme de proteção do navio para qualquer outro navio;

3. não dar qualquer alarme a bordo do navio; e

4. continuar transmitindo o alarme de proteção do navio até ser desativado e/ou rearmado.”

### **4.3 Sistema *Shiploc***

O *Shiploc* é, na realidade, um sistema de rastreamento que funciona via satélite e localiza navios atacados. Através dele é possível saber a posição exata da embarcação e monitorar o seu trajeto, algo que é imprescindível para que as ações de combate aos piratas sejam bem sucedidas. O referido método é realizado em parceria com a IMB e com a *Collect Organization Satellite* e possui abrangência em todo mundo. Ou seja, é possível localizar exatamente onde se encontra uma determinada embarcação em independente lugar do globo, qual a velocidade que está navegando, as condições meteorológicas do local, dentre outras funções que são todas realizadas por meio de um transmissor acoplado a mesma.

Uma das vantagens desse dispositivo é o baixo custo, o que facilita a aquisição. Além disso, ele pode ser acessado por qualquer computador que possua acesso à internet, o que significa que não é necessária a compra de um equipamento específico ou a existência de uma central de monitoramento para que o armador tenha as informações disponíveis.

### **4.4 Sistema Navio Seguro**

Conhecido internacionalmente como Sistema Antiabordagem ou *Secure Ship System* esse método de prevenção de ataques é feito com a instalação de



uma cerca elétrica com carga de, aproximadamente, nove mil volts contornando a borda falsa<sup>35</sup> do navio. Caso algum criminoso tente atacar a embarcação, levará um choque – que não será o suficiente para matá-lo – e ligará outros equipamentos de segurança, tais como alarmes luminosos e sirenes. Algo bastante questionado sobre esse meio de proteção da tripulação é que ele colocaria em risco tanto a embarcação quanto aqueles que estão nela em razão da possibilidade de um curto-circuito.

#### **4.5 Sistema de Identificação e Acompanhamento a Longa Distância ou *Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)***

Esse sistema também é proveniente de uma emenda de 2006 à convenção SOLAS, que adicionou sua definição em seu capítulo V cujo tema é Segurança da Navegação. O mesmo consiste em uma espécie de radar de longo alcance que detecta embarcações no mar. O dispositivo que passou a ser implementado aos navios em 2008, sendo de instalação obrigatória para aquelas embarcações que realizam rotas internacionais, é capaz de detectar navios e pequenas embarcações a, no máximo, mil milhas da costa e alertar as autoridades competentes. É dever das nações cooperar entre si e intercambiarem informações sobre embarcações suspeitas como bem diz a Regra 4 do Capítulo V da Convenção SOLAS<sup>36</sup>:

“Todo Governo Contratante deverá tomar todas as medidas necessárias para assegurar que, quando tiver recebido informações de qualquer fonte confiável, estas informações sejam prontamente levadas ao conhecimento dos interessados e transmitidas a outros Governos interessados.”

Deste modo, é possível monitorar com mais precisão a localização das embarcações, tornando muito eficaz a ação das autoridades em caso de ataques piratas.

---

<sup>35</sup> A borda falsa da embarcação na verdade é um parapeito localizado no convés ( piso superior descoberto e geralmente onde há maior circulação de pessoas) do navio.

<sup>36</sup>Maiores informações disponíveis em:

[https://www.ufpe.br/engnaval/images/pdf/Normas/Solas/solas74\\_88.pdf](https://www.ufpe.br/engnaval/images/pdf/Normas/Solas/solas74_88.pdf)

#### **4.6 Long Range Acoustic Device (LRAD)**

É um equipamento capaz de emitir sons altíssimos, sendo mais potente que os alto-falantes usuais, já que atinge longas distâncias. Conhecido também como “canhão de som”, essa “arma” não letal foi criada pela empresa americana LRAD Corporation e possui um sonar parecido com o de um alarme de incêndio. Com seus 83 centímetros de diâmetro e pesando aproximadamente 20 kg, ele consegue emitir um som de até 155 decibéis por metro em um feixe de, no máximo, 30°. Ou seja, alto o suficiente para causar danos auditivos irreversíveis aos seres humanos que suportam apenas entre 120 e 140 dB sem sentir dor.

Existe ainda um modelo militar do aparelho que pode emitir comandos de voz a até 162 dB em uma distância máxima de quase 9km. Independente do exemplar usado é imprescindível que aqueles que o acionarem portem protetores auriculares, em razão do ruído. O dispositivo pode ser utilizado em veículos policiais e militares, como foi o caso dos EUA que fez o uso do mesmo durante protestos; mas também tem sido cada vez mais frequente para inibir ataques piratas, pois pode irritar e desorientar os criminosos. Inclusive, em 2013, foi noticiada pela imprensa uma estratégia um tanto quanto peculiar para evitar a ação dos ladrões do mar realizada pelos EUA na região do Golfo de Áden. A tática consistia em colocar para tocar em altíssimo volume músicas tipicamente ocidentais como hits da cantora Britney Spears. Tal atitude acabava por afastar os criminosos não só pelo volume elevado, como também pelo fato de a maioria dos somalis serem muçulmanos e repugnarem a cultura do ocidente<sup>37</sup>.

Apesar de ser um equipamento controverso, a empresa fabricante defende que se trata de uma espécie de “dispositivo de comunicação e som direcionado” e não uma arma – mesmo que não letal – como muitas vezes se está sendo divulgado.

---

<sup>37</sup> Maiores informações em: <http://oglobo.globo.com/cultura/megazine/musicas-de-britney-spears-sao-usadas-para-espantar-piratas-10561683>

#### **4.7 Outros métodos para a inibição dos atos de pirataria**

Foi a partir dos primeiros registros da IMO que tratam da pirataria contemporânea são do final do século XX que se passou a prestar mais atenção na atuação desses criminosos, visto que as dimensões do problema foram aumentando no decorrer dos anos e cada vez mais chegavam informações sobre incidentes envolvendo piratas e roubo à mão armada de navios. Com apoio do Conselho de Segurança da ONU, os governos das nações e as autoridades marítimas passaram então a buscar medidas eficazes para inibir os ataques e promover a segurança dos portos e também da navegação. Dentre elas, está a reunião periódica que é realizada entre a IMO e algumas nações na qual o tema é discutido, bem como se as ações tomadas até o momento estão ou não surtindo efeito e se é preciso adaptá-las ou elaborar novos meios de combate à pirataria.

Em 2015, por exemplo, foi noticiada a criação de um dispositivo desenvolvido no Brasil que tem como objetivo prevenir a pirataria e o roubo de carga<sup>38</sup>. O equipamento caracteriza-se por ser um chip milimétrico que deve ser implantado na placa de produtos eletrônicos, e emite sinais informativos sobre eles ao fabricante, à transportadora e à seguradora. O que o difere dos demais rastreadores é que ele pode funcionar sem bateria, já que é acionado por meio de radiofrequência, sendo capaz de enviar informações sobre a rota seguida pelo produto, além de identificar se a mercadoria é original, verificar se os impostos foram pagos e ainda ligar e desligar o aparelho. Caso seja possível produzi-lo em larga escala, seria uma boa forma para que se pudesse recuperar cargas roubadas em ataques piratas em todo o mundo.

A organização de missões que aglutinam diversos países em um mesmo objetivo tem suma importância e tem sido cada vez mais frequentes principalmente em pontos estratégicos nos quais há alta incidência da pirataria marítima como o Sudeste Asiático, a região do Chifre da África e Golfo de Aden, Estreito de Malaca, Leste da África e Golfo da Guiné. Recentemente, o Quênia, em acordo com os EUA e a UE, cedeu parte de seu mar territorial para que a esquadra internacional de combate à pirataria pudesse atuar, todavia,

---

<sup>38</sup> Maiores informações disponíveis em <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil>

apenas essa ação do governo queniano não tem o condão de diminuir a quase zero o número de ataques na região do Golfo de Áden.

No Brasil, pode-se citar a presença do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM) divisão criada no fim dos anos 90 pelo Departamento de Polícia Federal (DPF), cujos integrantes recebem treinamento da Marinha do Brasil. Tal centro ajuda na patrulha marítima e lacustre, visando promover uma maior segurança daqueles que navegam por aquelas águas. Ainda a exemplo da Marinha do Brasil, foi criado, com sede no estado do Rio de Janeiro, o grupo tático Grupamento de Mergulhadores de Combate (GRUMEC)<sup>39</sup> para que atue em casos de ataques de criminosos à embarcações. A criação de “forças-tarefa” em outros países com o intuito de combater os piratas também deveria ser considerada. Porém, mesmo com todos os esforços dos governos, há uma questão bastante importante que acaba por dificultar um sucesso ainda maior nessa luta contra os criminosos que é o fato de muitos comandantes e tripulações desconhecerem os procedimentos adequados em caso de ataque pirata.

#### **4.7.1 Estratégias adotadas pelos comandantes e tripulações**

Com a adoção do ISPS Code foi apoiada também a existência de um plano de proteção do navio que deve possuir o aval da administração do país que detém a bandeira da embarcação. Nesse plano devem ser abordadas temáticas como as medidas que serão tomadas caso alguém adentre o navio sem autorização, o uso do SSAS, quais os procedimentos para reportar um incidente que ameace a segurança da navegação às autoridades, dentre outras. A preparação e equipagem do navio é fundamental para a prevenção de incursões piratas, já que se o navio estiver devidamente preparado e protegido mesmo que os criminosos consigam entrar terão vários obstáculos

---

<sup>39</sup> Esse grupo tático de elite foi criado com o objetivo de defender as águas Brasileiras principalmente nas zonas de Pré-Sal, Amazônia Azul e também pelos próprios rios localizados na região da Amazônia e Pantanal Mato-Grossense. Vem sendo reconhecido internacionalmente pela eficiência de treinamento dos seus integrantes. Mais informações disponíveis em: <http://www.defesaaereanaval.com.br/>.

pela frente, o que fará a tripulação e as autoridades ganhar tempo para acabar com o problema da maneira mais eficaz possível. Alguns exemplos de equipamentos e medidas recomendadas pelo Fórum Marítimo Internacional das Companhias de Petróleo (OCIMF) que auxiliam aqueles que estão a bordo do navio a monitorar e evitar ataques são:

- Utilização de binóculos de longo alcance, que possam ser usados tanto de dia quanto à noite;
- Utilização de alarmes sonoros e visuais;
- Instalação de um circuito interno de televisão que tenha acesso a todas as câmeras da embarcação, inclusive àquelas nos pontos mais remotos do navio;
- Posicionamento de bonecos com aparência humana em locais estratégicos do navio, principalmente à noite;
- Dificultar o acesso dos piratas à praça de máquinas e acomodações – com instalação de portas que só podem ser abertas através de senhas, por exemplo – para que a tripulação ganhe tempo em caso de ataque;
- O uso de mangueiras incêndio também serve para atrasar a entrada dos piratas na embarcação, devendo elas serem, preferencialmente, acionadas de um local seguro do navio para que a tripulação não fique exposta à ameaça pirata;
- Manter os holofotes e a iluminação da parte externa do navio sempre em bom estado para que possam ser utilizadas a qualquer tempo, se necessário.

Mas antes de todas essas recomendações serem acatadas, nenhuma rota marítima deve ser traçada sem que se avaliem os riscos de transitar pela mesma. Ou seja, deve-se considerar o tempo de travessia, a velocidade de navegação, as estratégias de reação aos ataques piratas e etc.

No Brasil, no âmbito dos métodos a serem adotados por aqueles que estão no navio e igualmente pelas autoridades marítimas, houve a elaboração da NORMAM-08 pela DPC<sup>40</sup> cujo objetivo é regulamentar o tráfego e

---

<sup>40</sup> Maiores informações disponíveis em <https://www.dpc.mar.mil.br>

permanência de embarcações – sejam elas estrangeiras ou brasileiras – nas águas sobre as quais o Brasil possui jurisdição para que se possa garantir da melhor forma possível a segurança da navegação, da vida humana e do ecossistema marinho. Dentre as normas instituídas pode-se destacar a importância dada à utilização de alertas sonoros e visuais; ao fato de o navio, uma vez no mar, estar sempre com luzes ou qualquer outra espécie de sinalizador luminoso aceso indicando sua localização; e também ao item que diz respeito ao transporte de pessoas e materiais entre os navios e os pontos de terra que só podem ser feitos por embarcações autorizadas pela Marinha do Brasil através das capitânicas, agências ou delegacias. O regulamento designa ainda que escadas, cordas ou qualquer tipo de equipamento que permita acesso ao navio, devem ficar recolhidos.

#### **4.7.2 A polêmica a respeito da utilização de armas de fogo a bordo**

Esse assunto é bastante suscitado quando se fala na questão da segurança a bordo das embarcações, mas também é bastante controverso. Há aqueles que acreditam que seria a melhor saída para enfrentar “de igual para igual” os piratas contemporâneos que estão utilizando frequentemente armamentos bélicos sofisticados como fuzis e submetralhadoras, e existem o que atentam para outra vertente, pois se por um lado a tripulação do navio estaria armada para combater a ameaça pirata que é algo que ameaça a segurança da navegação, por outro a utilização de armas de fogo pode desencadear incêndios caso atinja algum local que contenha material inflamável – bastante comum em navios, por sinal – colocando em risco o plano de proteção do navio, além de possivelmente instigar os criminosos na busca por armamentos mais letais.

É importante elucidar nesse ponto que nem todos os países autorizam o uso de armas de fogo em embarcações que tenham suas bandeiras e que a questão jurídica em caso de erro de algum integrante da tripulação – atirar em um indivíduo que acreditava ser criminoso, mas acertar um cidadão de bem ou

---

até um membro da própria tripulação, por exemplo – se torna ainda mais complexa. Mesmo que algumas nações já tenham adotado esse esquema de segurança armada a bordo, dificilmente isso será acatado em nível mundial em razão de muitos Estados acreditarem que este não é o caminho mais eficiente a ser seguido para acabar com a pirataria marítima.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A despeito de toda a tecnologia que se tem nos dias atuais para combater a pirataria – como radares, ostensivos patrulhamentos, GPS e sistemas de alerta –, a superação desse problema está inegavelmente atrelada à existência de uma aliança global na qual as nações possam cooperar entre si compartilhando dados e métodos que promovem a segurança da navegação; pois não adianta dispor dos recursos, mas não saber como empregá-los de maneira efetiva.

O papel das Organizações Internacionais – com destaque para a ONU e para a IMO – é fundamental nessa questão de nortear os demais Estados para a elaboração de ações conjuntas capazes de promover a segurança não só dos mares mas também dos tripulantes e comandantes da embarcação e além da população de países mais pobres, como no caso da pirataria na Somália que muitas vezes impede que suprimentos alimentares ajuda humanitária chegue ao país que está assolado pela guerra civil. É notório que mesmo em menor escala em alguns pontos do globo, a pirataria se faz presente em todo o mundo, inclusive em locais não tão visados internacionalmente como é o caso dos incidentes ocorridos em território brasileiro. Apesar de muitas pessoas acharem que o país não está potencialmente ameaçado, é necessário que as autoridades marítimas brasileiras se atentem às matérias que envolvem, em especial, a Amazônia Azul e o pré-sal, que podem atuar como chamariz àqueles que buscam altos valores de resgate, sequestros e roubos de carga – por ser uma zona na qual predominam empresas petroleiras e navios cargueiros.

A questão é que esse problema, que é visto por muitos como coisa do passado, tem se tornado cada vez mais organizado e com maior potencial bélico, sendo necessário que os meios de combate estejam em constante renovação para que não se tornem obsoletos e ineficazes. Ademais, torna-se ainda mais latente a imprescindibilidade da unificação das leis, tipificação do crime de pirataria e adaptação no sistema penal em diversos países para que se possa tratar de tais casos, pois só assim os criminosos poderão ser



devidamente julgados e presos. Sobre o tema dos acusados de pirataria, o que se vê atualmente são esforços que frequentemente são em vão, já que o país detentor da bandeira do navio apreende os piratas e os solta posteriormente seja por não haver o crime tipificado em seu ordenamento jurídico, ou por não desejar encaminhá-los ao país com receio de fugas – que nesse caso os criminosos poderiam começar a viver clandestinamente no país – ou de alguma outra manobra que envolva a permanência dos mesmos no território da nação detentora da bandeira da embarcação.

Não se pode esquecer que as grandes potências mundiais são as maiores influências das demais nações têm que dar o exemplo não só no que tange ao combate da pirataria marítima, mas também no âmbito de ajuda e cooperação internacional, mormente na reestruturação e fortalecimento de países mais pobres que não dispõem de recursos adequados para lutar contra os criminosos e acabam tendo sua população como maior vítima de um sistema governamental desprovido de recursos, como é o caso de algumas nações africanas e asiáticas. Uma máxima é certa: apesar de uma significativa queda no número dos ataques piratas na atualidade, apenas a partir da união de esforços será possível promover tanto a segurança da navegação, quanto a devida salvaguarda da vida humana.

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, Petrônio Augusto Siqueira de. **A Organização Marítima Internacional e a questão do meio ambiente**: perspectivas para o desenvolvimento do comércio marítimo nacional. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2011.

BARROS, Bruno Guilherme Araújo de. **Pirataria marítima no Chifre da África**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), 2009.

BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves, orgs. **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.

BRASIL. Congresso Nacional. Senado Federal. **Regimento interno**. Brasília: 2011. 2 v.

BRASIL. Leis, etc.. **Código penal brasileiro**. 8. ed. - Rio de Janeiro: Forense, 1986.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/sec-imo-estrutura/rpb-imo>>. Acesso em 10 de jan. 2016.

BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Hidrografia e Navegação. **CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR**: Rio de Janeiro: Marinha do Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1985.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito constitucional marítimo**: o acesso à justiça no Tribunal Marítimo e seus princípios constitucionais processuais. Curitiba: Juruá Ed., 2011.

CASELLA, Paulo Borba. 30 anos da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v.18, n.2, p.91-102, dez. 2012.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de Castro, org. **Direito marítimo made in Brasil**. São Paulo: Lex, 2007.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO. Porto de Vitória : autoridade portuária. O Que é ISPS (Code)?. Disponível em: <<http://www.portodevitoria.com.br/site/ISPSCodeCredenciamentoparaacessoaoporto/Oque%C3%A9ISPSCode/tabid/180/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em: 15 out. 2015.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR. Disponível em: <[https://www.ufpe.br/engnaval/images/pdf/Normas/Solas/solas74\\_88.pdf](https://www.ufpe.br/engnaval/images/pdf/Normas/Solas/solas74_88.pdf)>. Acesso em: 7 dez. 2015.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo**: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador. 2. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Quartier Latin, 2012.

DEFESA aérea & naval. Disponível em: <<http://www.defesaaereanaval.com.br/>>. Acesso em: 12 nov. 2015.

As 10 zonas mais afetadas pela pirataria marítima. JN Multimedia. Disponível em: <[http://www.jn.pt/multimedia/infografia.aspx?content\\_id=2383833](http://www.jn.pt/multimedia/infografia.aspx?content_id=2383833)>. Acesso em: 30 out. 2015.

DISPOSITIVO criado no Brasil pode evitar pirataria e roubos de carga. G1 : Bom dia Brasil., 6 nov. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2015/11/dispositivo-criado-no-brasil-pode-evitar-pirataria-e-roubos-de-carga.html>>. Acesso em: 9 nov. 2015.

EUROPEAN Commission. Conselho da União Européia. Disponível em: <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_PRES-08-141\\_pt.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_PRES-08-141_pt.htm?locale=en)>. Acesso em: 3 nov. 2015.

FERNANDES, Anselmo Luiz Corrêa. **A Organização Marítima Internacional e a questão da pirataria**: perspectivas para o desenvolvimento do comércio marítimo nacional. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2012.

FERREIRA, Wallace. Debate sobre a necessidade e as polêmicas acerca do Tribunal Penal Internacional para pirataria no mar. Jus Navegandi. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/24756/debate-sobre-a-necessidade-e-as-polemicas-acerca-do-tribunal-penal-internacional-para-pirataria-no-mar>>. Acesso em: 14 out. 2015.

GMV Innovating solutions. Transporte : transporte marítimo. Disponível em: <<http://www.gmv.com/pt/Transportes/TransporteMaritimo/AIS.html>>. Acesso em 12 jan. 2016.

IIP Digital. Campanha contra pirataria marítima demonstra impressionantes realizações. Disponível em: <<http://iipdigital.usembassy.gov/st/portuguese/article/2013/11/20131121287613.html#axzz400hP7SU1>>. Acesso em: 20 nov.2015.

GRÁFICOS sobre pirataria marítima. Disponível em: <[https://www.google.com.br/search?q=graficos+sobre+pirataria+maritima&espv=2&biw=1366&bih=643&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi-zqGI7obLAhWJj5AKHf7QBCgQ\\_AUIBigB](https://www.google.com.br/search?q=graficos+sobre+pirataria+maritima&espv=2&biw=1366&bih=643&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi-zqGI7obLAhWJj5AKHf7QBCgQ_AUIBigB)>. Acesso em: 1 dez.2015.

IMO. States urged to ratify compensation regime for Hazardous and Noxious Cargoes. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 12 fev. 2016.

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES. Pirataria marítima. **Boletim Ensino e Investigação**, Lisboa, ano 6, n. 10, maio 2011.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. The Tribunal. Disponível em: <<https://www.itlos.org/en/the-tribunal/>>. Acesso em: 13 nov. 2015.

LEMOS, Al. A Pirataria marítima e suas características. JORNAL Canal 16, 28 abr. 2015. Disponível em: <<http://jornalcanal16.com.br/site/pt/pt/a-pirataria-maritima-e-suas-caracteristicas/>>. Acesso em: 29 set. 2015.

LRAD. Disponível em: <<http://www.lradx.com/>> . Acesso em: 14 nov. 2015.

MACHADO, Geruza de Carvalho. O ataque dos piratas na costa da Somália. Âmbito jurídico.com.br : o seu portal jurídico na internet. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=6248](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6248)>. Acesso em 12 dez. 2015.

MARCHESE, Bruno Horvath. Pirataria marítima. Blog, 17 out, 2015. Disponível em: <<http://piratariamaritima.blogspot.com.br/>> . Acesso em: 21 jan. 2016.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**: parte geral. 4.ed. atual. e ampl. Barueri, SP: Manole, 2013. v. 1.

MATHUIY, Flávio Haruo. **Pirataria e “novas ameaças”**: estratégias de cooperação para prevenção e combate: o papel da Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2013.

A MILIONÁRIA cadeia da pirataria na Somália. Carta Capital. Internacional : África Disponível em:

<<http://www.cartacapital.com.br/internacional/a-milionaria-cadeia-da-pirataria-na-somalia-6285.html>>. Acesso em: 19 nov. 2015.

MÚSICAS de Britney Spears são usadas para espantar piratas. O Globo. Cultura, 28 out. 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/cultura/megazine/musicas-de-britney-spears-sao-usadas-para-espantar-piratas-10561683>>. Acesso em: 15 dez. 2015.

OCIMF. Disponível em: <<http://www.ocimf.org/>>. Acesso em 23 nov. 2015.

PEIXOTO, Daniele Ferreira. **Pirataria marítima**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), 2010.

PIRATAS podem ser novo risco no Atlântico Sul. Em discussão. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/defesa-nacional/razoes-para-a-implementacao-da-estrategia-nacional-de-defesa/piratas-podem-ser-novo-risco-no-atlantico-sul.aspx>>. Acesso em: 29 set. 2015.

RANGEL, Vicente Marotta. **Direito e Relações Internacionais**. 5. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.

RESEK, José Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. São Paulo: Saraiva, 2011.

RESOLUÇÃO do Parlamento Europeu, de 19 de Junho de 2008, sobre o assassinio banalizado de civis na Somália. Parlamento Europeu : textos aprovados. Disponível em: <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2008-0313+0+DOC+XML+V0//PT&language=PT>>. Acesso em: 2 out. 2015.

SAGA policial : do concurso ao cargo. Conheça o Nepom da Polícia Federal do Brasil, 13 maio 2014. Disponível em: <<http://sagapolicial.com/2014/05/13/conheca-o-nepom-da-policia-federal-brasil/>>. Acesso em: 24 nov. 2015.

SANTOS, Diego Rodrigo de Castro. **Pirataria marítima**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almiranta Graça Aranha (CIAGA), Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), 2009.

SANTOS, Herez. Direito do mar. E-gov : Portal de e-governo, inclusão digital e sociedade do conhecimento. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/direito-do-mar>>. Acesso em 28 set. 2015.

SEQUESTROS e ações violentas movem os piratas marítimos do século 21. GAZETA do Povo. Mundo. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/mundo/sequestros-e-acoes-violentas-movem-os-piratas-maritimos-do-seculo-21-4dslqzln6is0wk6hhmbnyc572>>. Acesso em 13 jan. 2016.

SÓRIA, Mateus da Fonseca. Tribunal Internacional sobre Direito do Mar. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/22403-22405-1-PB.pdf>>. Acesso em: 10 dez. 2015.

SPERANZA FILHO, Nelson. Pirataria marítima: ameaça global. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=52fe8f09c95a49a4>>. Acesso em: 2 dez. 2015.

SUA. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/sua>>. Acesso em: 11 dez. 2015.

TRINDADE, Otávio Augusto Drummond Cançado. **A Carta das Nações Unidas**: uma leitura constitucional. Belo Horizonte: Del Rey, 2012.

UNODC. Escritório de ligação e parceria no Brasil. Ilhas Seychelles estudam criar uma corte específica para atos de pirataria. Disponível em: <<http://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2010/05/11-ilhas-seychelles-estudam-criar-uma-corte-especifica-para-atos-de-pirataria.html>>. Acesso em 08 nov. 2015.

UNODC. Escritório de ligação e parceria no Brasil. Inaugurado no Quênia tribunal específico para levar piratas à justiça. Disponível em: <<http://www.actagainstcorruption.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2010/06/25-inaugurado-no-quenia-tribunal-especifico-para-levar-piratas-a-justica.html>>. Acesso em : 03 nov. 2015.

UNODC. Escritório de ligação e parceria no Brasil. UNODC abre a primeira prisão da Somalilândia em 50 anos para combater a pirataria. Disponível em: <<http://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2011/04/01-unodc-abre-a-primeira-prisao-da-somalilandia-em-50-anos-para-combater-o-problema-da-pirataria.html>>. Acesso em: 09 nov. 2015.

VENÂNCIO, Diana Seabra. A Definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança da navegação. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 135 – 157, jul. / dez 2012. Disponível em: <[https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2012/edicao18\\_2.137-160.pdf](https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2012/edicao18_2.137-160.pdf)>. Acesso em: 30 out. 2015.