

A DEFINIÇÃO DE PIRATARIA MARÍTIMA E AS IMPLICAÇÕES PARA A SEGURANÇA NA NAVEGAÇÃO

Daiana Seabra Venancio*

RESUMO

O objetivo deste artigo é fazer a análise da definição de pirataria marítima e suas consequências práticas, em especial no que tange ao aspecto da segurança na navegação, com ênfase no transporte de petróleo e derivados. Para alcançar este objetivo, será estudada a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar em conjunto com as mudanças promovidas regionalmente através do Código de Conduta Djibouti, bem como os mecanismos trazidos pela Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Navegação e que podem ser utilizados para o combate à pirataria. Após esta análise teórica da definição conjugada com exemplos práticos, a proposta é apreciar o fenômeno da proliferação da segurança armada em navios mercantes e as implicações disto para o transporte marítimo.

Palavras-chave: Pirataria Marítima; Direito do Mar; Transporte marítimo de petróleo; Guardas armados em navios mercantes

ABSTRACT

The aim of this paper is analyze the maritime piracy definition and its practical consequences, especially regarding the aspect of navigation safety, with emphasis on the transportation of oil and gas products. To achieve this goal, it will be studied the United Nations Convention on Law of the Sea together with the changes promoted regionally by the Djibouti Code of Conduct, as well as the mechanisms brought by the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Navigation that can be used to combat

* Mestre em História Comparada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Doutoranda pelo Programa de Pós-graduação em História Comparada - UFRJ. Professora Substituta do curso de Defesa e Gestão Estratégica Internacional na UFRJ. Pesquisadora Associada do Laboratório de Simulações e Cenários.

piracy. After this theoretical analysis of the definition and the practical examples, the proposal is to appreciate the phenomenon of proliferation of armed guards on merchant ships and the implications of this for shipping.

Keywords: Maritime Piracy; Law of the Sea; Maritime oil transportation; Armed guards on merchant ships.

INTRODUÇÃO

A segurança no mar representa um tema contemporâneo e de relevância estratégica para a comunidade internacional, principalmente no que diz respeito à segurança da navegação, à repressão aos crimes transnacionais – incluindo a pirataria e o terrorismo marítimo – além de outras questões de segurança não-tradicionais, tais como a segurança ambiental do transporte marítimo e o resgate e salvamento em caso de acidentes no mar.¹

A pirataria marítima é um crime antigo, que acompanha o desenvolvimento do comércio marítimo desde a sua origem. A Era de Ouro da pirataria foi durante as Grandes Navegações – período em que circulavam pelos oceanos as vastas riquezas coloniais cobiçadas pelos países que não tinham colônias e pelos piratas. O declínio dessa fase começa com o processo de descolonização e aumento da sofisticação das embarcações, cada vez mais rápidas e bem equipadas.

Ao longo da Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria, o forte patrulhamento dos oceanos coibiu esta prática, e a pirataria passou a ser considerada um crime obsoleto para a maioria dos países, exceto no sudeste asiático, região em que sempre houve um expressivo número de incidentes. Durante este período, o estreito de Málaca, principal passagem entre os oceanos Índico e Pacífico, foi muito instável² e, de 1950 até 2005, representava o maior foco de pirataria no mundo.

Após 2005, o grande foco da pirataria marítima passou a ser o Golfo de Áden e a costa da Somália – uma rota estratégica para o comércio mundial, na qual atravessam anualmente cerca de 25 mil navios. Os prejuízos estimados são da ordem de 8 a 12 bilhões de dólares anuais³, embora seja

¹ WU, Schicun. ZOU, Keyuan. Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation. First Edition. Surrey, England: Ashgate Publishing Limited, p. 3-15.

² O Alto Comissário das Nações Unidas para Refugiados (ACNUR) registrou as atrocidades cometidas pelos piratas aos refugiados das guerras do Vietnã e do Camboja. Somente no ano de 1981, 452 embarcações chegaram à Tailândia com 15.479 refugiados. As estatísticas da ACNUR eram assustadoras: 349 barcos foram atacados, em média, três vezes cada um; 578 mulheres foram estupradas; 228 mulheres foram seqüestradas e 881 pessoas foram mortas ou estavam desaparecidas.

difícil precisar o total de perdas, em virtude de incidentes não reportados e valores de resgate não divulgados. Porém, segundo dados recentes, o número de ataques bem sucedidos teve uma queda drástica – até o final de setembro de 2012, foram 70 ataques perpetrados por piratas somalis enquanto no mesmo período de 2011, foram 199 ataques.⁴

O sequestro do MV Faina – um navio que transportava 33 tanques de fabricação soviética e uma grande quantidade de armamento, em setembro de 2008 – foi responsável por trazer a presença militar à região. O resgate pago para a liberação foi de 3,5 milhões de dólares, um recorde à época.⁵ O patrulhamento extensivo região do Golfo de Áden e em outras áreas próximas afetadas pela pirataria é feito atualmente pelas operações militares Atalanta da União Europeia (EUNAVFOR), Ocean Shield da OTAN e a Combined Task Force-150, composta por vários países.⁶ Além de tais operações militares conjuntas, existe a presença de navios militares de países asiáticos que fazem missões de resgate: a Coreia do Sul resgatou 21 tripulantes em janeiro de 2011 no Mar Árabe e as forças militares da Indonésia, em maio de 2011, foram responsáveis pela libertação de 20 tripulantes de um navio sequestrado e a morte de 4 piratas.⁷

A queda do número de ataques piratas no entorno da costa somali foi acompanhada por um aumento dos incidentes no Golfo da Guiné, na costa oeste da África. As Resoluções do Conselho de Segurança da ONU 2018 (2011) e 2039 (2012) alertam para a ameaça que a pirataria e o roubo armado oferecem ao desenvolvimento e à estabilidade do Golfo da Guiné. A região

³ LEACH, Peter T. Piracy Costs Shipping Industry Billions. The Journal of Commerce Online - Disponível em <<http://www.joc.com/maritime/piracy-costs-shipping-industry-billions>> Acesso em: 20/04/2011, e, também: Oceans Beyond Piracy. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/obp/cost-of-piracy-home>> . Acesso em 12/05/2011

⁴ CNN. HUNT, Katie. Report: Sea piracy drops to lowest level in four years. Disponível em: <<http://edition.cnn.com/2012/10/23/world/sea-piracy-decline>> . Acesso 13/02/2013

⁵ JONES, Sam. McGREAL, Chris. Somali pirates release Ukrainian arms ship. The Guardian, Reino Unido. Publicado 6 fev. 2009. Disponível em <<http://www.guardian.co.uk/world/2009/feb/05/somali-pirates-free-military-ship>> . Acesso em 10/05/2011

⁶ É uma força conjunta multinacional que os Estados podem participar voluntariamente. O comando da operação é rotativo e varia pelo período de 4 a 6 meses. A área de operação abrange o Mar Vermelho, Golfo de Áden, Oceano Índico e Golfo de Omã – o equivalente a mais de dois milhões de quilômetros quadrados. Já fizeram parte desta força: Austrália, Canadá, Dinamarca, França, Alemanha, Itália, República da Coreia, Holanda, Nova Zelândia, Paquistão, Portugal, Cingapura, Espanha, Turquia, Reino Unido e Estados Unidos. Informações disponíveis em: <<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>> . Acesso em 12/02/2013

⁷ SIHALOHO, Markus Junianto. Indonesian Military Went After Somali Pirates, Killed 4. Publicado 02 maio 2011 JakartaGlobe, Indonésia. Disponível em: <<http://www.thejakartaglobe.com/home/indonesian-military-went-after-somali-pirates-killed-4/438633>> . Acesso em 01/04/2011

abriga países produtores de petróleo, com destaque para a Nigéria, país que possui a décima maior reserva de petróleo do mundo⁸, e está na quinta posição maiores exportadores do produto para os Estados Unidos⁹ A maior parte dos ataques ocorridos no Golfo da Guiné se enquadra na definição de roubo armado¹⁰ por ocorrer no mar territorial, mas já houve ataques em alto mar – segundo a International Maritime Bureau, em fevereiro de 2012, piratas nigerianos abriram fogo contra um navio de carga situado a cerca de 110 milhas¹¹ de distância da costa nigeriana e a ação resultou na morte do capitão e do engenheiro-chefe da embarcação.¹²

Após tais considerações iniciais, cabe esclarecer que o objetivo principal do trabalho é a compreensão de como funciona a pirataria hoje e o que o Direito Internacional dispõe sobre este crime naquilo que diz respeito ao combate à prevenção de ataques. O artigo vai estruturar-se em duas partes. Na primeira, serão abordadas as questões relativas à definição do crime de pirataria conforme o Direito Internacional, tendo como o foco o aspecto da segurança energética em relação ao petróleo e se divide em: (1.1) o atual *modus operandi* dos piratas, (1.2) a definição prevista na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, (1.3) algumas questões decorrentes do texto do Código de Conduta Djibouti e (1.4) da Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Navegação. A segunda parte vai analisar especificamente as questões relativas ao uso de segurança privada em navios. Esta parte se subdivide em: (2.1) o Relatório MSC 90/20/1 da Organização Marítima Internacional que regulamentou o uso de guardas armados em navios mercantes, (2.2) a legislação nacional dos Estados costeiros em relação ao uso de armamento a bordo.

⁸ CIA Factbook. Disponível em: < <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2178rank.html>>. Acesso em 30/04/2012

⁹ Disponível em: <ftp://ftp.eia.doe.gov/pub/oil_gas/petroleum/data_publications/company_level_imports/current/import.html>. Acesso em 08/05/2012

¹⁰ “Roubo armado contra embarcação consiste em qualquer um dos atos a seguir: (a) ato ilícito de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação ou de ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio, ou contra pessoas ou bens a bordo deste, dentro das águas interiores de um Estado, das águas arquipelágicas ou do mar territorial; (b) qualquer ato de incitar ou ajudar intencionalmente a um ato descrito no parágrafo (a).” [Tradução livre] Disponível em:< <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>>. Acesso em: 13/03/2012

¹¹ Distância que faz parte da zona econômica exclusiva, que tem 200 milhas náuticas

¹² Disponível em:< <http://www.globalpost.com/dispatches/globalpost-blogs/africa-emerges/pirates-now-hitting-west-african-coast>>. Acesso em 08/05/2012

I. SEGURANÇA NO TRANSPORTE DE PETRÓLEO E A DEFINIÇÃO DE PIRATARIA MARÍTIMA NO DIREITO INTERNACIONAL

1.1. O ATUAL MODUS OPERANDI DOS PIRATAS

A pirataria da Antiguidade até a Idade Moderna incluía a pilhagem de cidades, roubo de carga de navios ancorados e atracados, entre outros atos que não se encaixam na definição atualmente consolidada no Direito Internacional.¹³

Como já foi mencionado, a pirataria marítima atual se espalha por três grandes regiões: o Golfo da Guiné, o entorno do Chifre da África e os mares do Sudeste Asiático.

No Chifre da África, a pirataria se caracteriza pelo sequestro de embarcações que somente são liberadas em conjunto com a tripulação mediante o pagamento de resgate. Nesta região, os ataques não se restringem mais apenas à costa da Somália. Com a utilização de navios-mãe – navios que foram sequestrados, não foram devolvidos e servem de base para ataques em alto mar – o âmbito de atuação dos piratas somalis aumentou ao ponto de tornar área de alto risco toda a parte oeste do Oceano Índico. Entre os 439 ataques promovidos por piratas no mundo ao longo de 2011, mais de metade foram atribuídos aos piratas da Somália que operam no Golfo de Áden, no Mar Vermelho, no Mar Arábico, no Oceano Índico, e na costa de Omã.¹⁴ O sequestro do MV Sirius Star em novembro de 2008 chamou a atenção para o problema que a pirataria somali causa à circulação de petróleo por via marítima – trata-se de uma embarcação com capacidade de transportar 2,2 milhões de barris de óleo cru, classificada como um Very Large Crude Carrier (VLCC). No momento do ataque, o navio estava carregando o equivalente a 2 milhões de barris de óleo cru – mais de um quarto da produção diária da Arábia Saudita – e tinha como destino os Estados Unidos. O valor do resgate foi aproximadamente US\$ 3 milhões e os 25 tripulantes foram libertados em segurança.¹⁵ Depois do Sirius Star, ocorreram outros 12 incidentes envolvendo navios que transportavam óleo cru e/ou demais derivados de petróleo, entre os anos de 2009 e 2011. A embarcação Maran Centaurus

¹³ ANGUS, Konstam. Piracy. The complete history. Osprey Publishing. Great Britain, 2008.

¹⁴ ALESSI, C. HANSON, S. Combating Maritime Piracy. Council on Foreign Relations, 22/03/2012. <<http://www.cfr.org/france/combating-maritime-piracy/p18376>>. Data de acesso: 22/05/2012

¹⁵ PFLANZ, Mike. Sirius Star oil tanker released after £2m ransom paid. Publicado 09 jan 2009. Telegraph, Reino Unido. Disponível em: <<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/4208438/Sirius-Star-oil-tanker-released-after-2m-ransom-paid.html>>. Acesso em 12 maio 2011

carregava 270.000 metros cúbicos de óleo cru quando foi sequestrada em dezembro de 2009.¹⁶ Chama a atenção progressivo aumento do valor dos resgates: para liberar o petroleiro sul-coreano Samho Dream que transportava petróleo do Iraque para os EUA, foram pagos cerca de US\$ 9.5 milhões, em novembro de 2010 – valor três vezes maior do que o resgate pago para o Sirius Star.¹⁷ Após o ataque ao navio Irene SL, em fevereiro de 2011, a INTERTANKO¹⁸ se manifestou sobre a gravidade potencial do sequestro, ao esclarecer que a carga desta embarcação representa quase 20% do total das importações diárias dos EUA: são 12% de todo o petróleo que sai do Oriente Médio todos os dias, e 5% do suprimento diário mundial transportado por via marítima. O petroleiro Irene saía dos Emirados Árabes com destino aos EUA carregando 2 milhões de barris, no valor estimado de US\$ 200 milhões. A liberação do navio ocorreu dois meses depois do ataque e após o pagamento do resgate, que foi estimado em 13,5 milhões de dólares¹⁹ – o maior valor já divulgado até hoje.

Os ataques perpetrados no Golfo da Guiné são violentos e combinam o sequestro de navios com o roubo do petróleo transportado, uma vez que existe uma grande facilidade de vender o produto. Chama a atenção essa característica de roubar o petróleo de dentro do navio porque, além de ser uma exclusividade desta área, há um sensível aumento no risco de causar desastres ambientais. A Nigéria, por exemplo, tem problemas relacionados ao abastecimento com óleo ilegal (oil bunkering) – um eufemismo para roubo de petróleo, vandalização de oleodutos e o oil terrorism que inclui atos como a explosão de oleodutos, instalações e plataformas com explosivos, entre outras ações que prejudicam a exploração e a distribuição de petróleo bruto e derivados.²⁰ Esses fatores tornam arriscado o escoamento da produção local para outros países por via marítima.

¹⁶ McCONNELL, Tistan. Super tanker and its \$20m cargo seized by gang of Somali pirates. Publicado 01 dez. 2009. Telegraph, Reino Unido. Disponível em: <<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/africa/article6937787.ece>>. Acesso em 27 set. 2011

¹⁷ EUNAVFOR. Pirated MV SAMHO DREAM released. Publicado 07 nov. 2010. Disponível em: <<http://www.eunavfor.eu/2010/11/pirated-mv-samho-dream-released/>>. Acesso em 22 set. 2011

¹⁸ International Association of Independent Tanker Owners

¹⁹ WATKINS, Eric. Intertanko: World oil shipping routes 'under threat' from piracy. Publicado 02 nov. 2011. Oil&Gas Journal, Estados Unidos. Disponível em: <http://www.ogj.com/index/article-display/4340128121/articles/oil-gas-journal/transportation-2/20100/february-2011/intertanko_-world/QP129867/cmpid=EnlDailyFebruary142011.html>. Acesso em 15 maio 2011

Já no sudeste asiático, na atualidade, a maior parte dos incidentes não se encaixa na definição de pirataria, como ver-se-á no estudo da definição deste crime no tópico seguinte, porque envolve furtos e roubos de carga de navios ancorados.²¹ A Organização Marítima Internacional (OMI) desenvolveu um programa para o combate à pirataria desde a década de 1990, que buscou promover a cooperação no nível regional e internacional para coibir a prática deste crime. O Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships (ReCAAP) foi criado pela OMI para o fomento da cooperação no âmbito asiático no combate à pirataria no Estreito de Málaca e na região da Indonésia. Esta experiência foi bem sucedida, considerando que os incidentes na região reduziram significativamente – em 2000 foram registrados mais de 100 casos, entre tentativas e ataques efetivados; enquanto em 2005, esse número caiu para 40 incidentes.²²

1.2. A DEFINIÇÃO DE PIRATARIA MARÍTIMA PARA O DIREITO INTERNACIONAL

A pirataria marítima é um crime de jurisdição universal como previsto desde 1958 no art. 14 da Convenção de Genebra para o Alto Mar, e que permanece com redação idêntica ao artigo 100 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 (CNUDM):

“ARTIGO 100 - Dever de cooperar na repressão da pirataria

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.”

O direito internacional respeita a competência jurisdicional penal como uma prerrogativa da soberania dos Estados, de maneira que, em geral, os limites da soberania são os mesmos da jurisdição penal nacional. Dessa maneira, os crimes cometidos dentro do território nacional, são, obviamente, de competência do Estado em cujo território ocorreram. Esse princípio

²⁰ ONUOHA, Freedom C. Oil pipeline sabotage in Nigeria: Dimensions, actors and implications for national security. Institute for Security Studies (ISS), Pretoria, South Africa. African Security Review, Vol 17 N° 3, p. 104-109

²¹ INSURANCE JOURNAL. Drop in Somali Piracy Attacks Reported; Violence Up in Gulf of Guinea. Disponível em: < <http://www.insurancejournal.com/news/international/2012/10/23/267618.htm>>. Acesso em 13/02/2013

²² BATEMAN, Sam. RAYMOND, Catherine Zara Ho, Joshua. Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits. Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper, Singapura, 2006 p.20

também estende a jurisdição penal a navios de bandeira do Estado que, quando em alto mar, se sujeitam à lei do Estado da bandeira que arvoram. Os navios de guerra e aqueles a serviço do Estado gozam de imunidade e apenas se sujeitam às leis do Estado de pavilhão, onde quer que estejam.²³ Mas, para além da tradicional territorialidade da aplicação da lei penal, a regra da jurisdição universal confere competência a todos os Estados para apresarem navios que pratiquem pirataria. A CNUDM define a competência para todos os Estados, mas não delinea os contornos dessa cooperação nem estabelece claramente quais as obrigações decorrentes desse poder/ dever imposto, o que resulta em problemas práticos no combate à pirataria.

A definição do crime de pirataria está no artigo 101 da CNUDM que dispõe:

“ARTIGO 101 - Definição de pirataria

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem 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).” (grifos nossos)

A análise da definição permite perceber os aspectos fundamentais para compreender o crime de pirataria para o Direito Internacional. O primeiro, é que a pirataria ocorre necessariamente no alto mar, ou em área que não está sob a jurisdição de nenhum Estado. O segundo elemento é a necessária participação de pelo menos duas embarcações ou aeronaves²⁴ para que se configure o ato ilícito de violência, retenção ou depredação. O último elemento da definição é a finalidade privada: o ataque pirata à embarcação necessariamente visa obter uma vantagem patrimonial – neste ponto reside a diferenciação entre pirataria e terrorismo, pois este

²³ Ver artigos 27, 91, 95 e 96 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

último, em oposição, precisa ter finalidade política mesmo que exista algum benefício privado decorrente do ato praticado.

A pirataria atual atende aos dois dos principais requisitos: a utilização de duas embarcações e a finalidade privada, mas, em certos ataques, falha no terceiro requisito: o alto mar. Isso cria problemas para a perseguição e punição dos piratas, uma vez que somente é possível exercer a jurisdição universal sobre eles no alto mar, então, abre-se a possibilidade de buscar de refúgio no mar territorial de Estados que não têm condições de promover o patrulhamento. Para evitar justamente a ocorrência dessa situação, o Conselho de Segurança da ONU já permitiu a entrada no mar territorial somali para perseguição de piratas, com a autorização do Governo Transitório Federal da Somália.²⁵ A resolução número 1816 (2008) do Conselho de Segurança da ONU criou uma situação nova ao permitir a captura de piratas dentro do mar territorial somali pelo período de 6 meses, e posteriormente, a resolução 1846 (2008) estendeu o prazo por mais 12 meses. As duas resoluções destacam a excepcionalidade da situação e que as Nações Unidas prezam pela preservação da soberania, ressaltando que tal medida não cria costume internacional.²⁶

A redação do artigo 105 é bastante relevante para o combate à pirataria que atualmente ocorre no Oceano Índico, e nas demais áreas afetadas, pois descreve as condições de captura de uma embarcação pirata e, conseqüentemente, dos autores desse delito:

“ARTIGO 105 - Apresamento de um navio ou aeronave pirata

Todo Estado pode apresrar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio

²⁴ Um elemento curioso é a possibilidade de ocorrer pirataria entre aeronaves. A ação pirata em alto mar requer sofisticação tecnológica, e, portanto maiores recursos financeiros do que uma ação perpetrada nas proximidades da costa, com o navio ancorado ou atracado; de maneira que, conceber um ato de pirataria envolvendo aeronaves, torna-se algo economicamente inviável e inverossímil.

²⁵ Resoluções 1816(2008) e 1846(2008) do Conselho de Segurança da ONU

²⁶ Resolução 1846 (2008) do Conselho de Segurança, item 11: Afirma que as autorizações previstas na presente resolução só se aplicam em relação à situação na Somália e não afeta direitos, obrigações ou responsabilidades dos Estados-Membros nos termos do Direito Internacional, incluindo quaisquer direitos ou obrigações decorrentes da Convenção em relação a qualquer outra situação, e sublinha que essa resolução em particular não deve ser considerada como estabelecadora de Costume Internacional, e afirma ainda que essas autorizações foram concedidas apenas após a recepção da carta de 20 de novembro, transferência de competência concedida pelo Governo Federal de Transição. (tradução livre)

ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé.”(grifo nosso)

A redação do art. 105 revela que cabe a todos os Estados, em primeiro lugar, o apresamento dos navios piratas e, em segundo, que os piratas capturados se sujeitem à jurisdição do Estado que efetuou o apresamento. Além disso, é preciso haver previsão da pena para o crime de pirataria na legislação doméstica para que o Estado possa exercer jurisdição penal. Embora o artigo 100 determine o dever de cooperar no combate à pirataria, constata-se uma ausência de tipificação deste crime na legislação interna dos países signatários da CNUDM.

Merece destaque, ainda, o direito de perseguição. A previsão do artigo 111 da CNUDM estabelece condições bastante restritivas para o exercício deste direito, pois somente é possível iniciar a perseguição no mar territorial, águas interiores ou arquipelágicas do Estado perseguidor e deve cessar, impreterivelmente, se o navio adentra no mar territorial de um terceiro Estado, ou no do Estado de sua bandeira:

“Artigo 111 – Direito de Perseguição

1. A perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrar nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor, e só pode continuar fora do mar territorial ou da zona contígua se a perseguição não tiver sido interrompida. Não é necessário que o navio que dá a ordem de parar a um navio estrangeiro que navega pelo mar territorial ou pela zona contígua se encontre também no mar territorial ou na zona contígua no momento em que o navio estrangeiro recebe a referida ordem. Se o navio estrangeiro se encontrar na zona contígua, como definida no artigo 33, a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada.

3. O direito de perseguição cessa no momento em que

o navio perseguido entre no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado.(...)

8. Quando um navio for parado ou apresado fora do mar territorial em circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição, deve ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido em consequência disso.”

Diante deste quadro normativo da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, da ausência de tipificação do crime de pirataria na legislação interna dos países signatários o combate à pirataria fica prejudicado. Tal situação ficou evidente no Press Release SC/10164 do Conselho de Segurança da ONU de janeiro de 2011, em que o assessor especial do Secretário-Geral sobre questões jurídicas relativas à pirataria na costa da Somália alertou para o fato de que 90% dos piratas capturados tiveram que ser liberados porque as jurisdições não estavam preparadas para processá-los.²⁷ Dessa forma, uma das propostas de solução apontadas pelo Conselho de Segurança da ONU e pela Organização Marítima Internacional para amenizar este problema foi no sentido de encorajar que os países da região incluíssem o tipo de pirataria em suas legislações internas.

1.3- CÓDIGO DE CONDUTA DJIBOUTI (ANTI-PIRACY CODE)

Com o objetivo de combater a pirataria na costa leste africana, em janeiro de 2009, representantes de 17 Estados se reuniram em Djibouti, num encontro promovido pela OMI, e adotaram o Código de Conduta relativo à Repressão da Pirataria e do Roubo Armado contra navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden.²⁸ O Código Djibouti traz alguns mecanismos diferenciados de combate à pirataria: o primeiro deles é a criação de um

²⁷ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Security Council to 'Urgently Consider' Plans for Specialized Courts, Prisons for Somali Pirates, Cites Rise in Violence off Somalia's Coast. Departamento de Informação Pública. Divisão de Notícias e Mídia. New York, 11 abril 2011. Disponível em < <http://www.un.org/News/Press/docs/2011/sc10221.doc.htm>>. Acesso em 27 abril 2012

²⁸ Tradução livre para Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships. Atualmente, o Código Djibouti conta com 18 países signatários: Comores, Djibouti, Egito, Eritreia, Etiópia, Jordânia, Quênia, Madagascar, Maldivas, Maurícias, Omã, Arábia Saudita, Seychelles, Somália, Sudão, Emirados Árabes Unidos, Tanzânia e Iêmen. Informações disponíveis no site da OMI. Djibouti Code of Conduct. Informações disponíveis em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>>. Acesso em 06/05/2012.

fundo para o combate à pirataria na região; o segundo é o comprometimento dos Estados signatários a prever o tipo penal de pirataria nas respectivas legislações nacionais para que não haja obstáculos ao exercício da competência universal de combate à pirataria; e o terceiro são as alterações relevantes no âmbito regional no que tange ao exercício do direito de perseguição.

O artigo primeiro do Código de Conduta traz a definição de pirataria idêntica ao artigo 101 da CNUDM, bem como a definição de roubo armado estabelecida no âmbito das Nações Unidas para os atos ocorridos no mar territorial e águas interiores.

O artigo segundo trata do propósito e do escopo do Código. Os Estados participantes se comprometem a cooperar para a repressão à pirataria e ao roubo armado através do compartilhamento de informações relevantes; a interditar navios ou aeronaves suspeitos de perpetrarem pirataria e roubo armado, a garantir que as pessoas envolvidas na prática desses delitos sejam presas, processadas e julgadas; e, finalmente, a facilitar o repatriamento de pessoas vítimas desses atos. O inciso 2 restringe a aplicação do documento ao Oceano Índico Ocidental e ao Golfo de Áden.²⁹

Foram estabelecidas alterações relevantes no âmbito regional no que tange ao exercício do direito de perseguição. O artigo 4 prevê, nos itens 4 e 5 a possibilidade de qualquer Estado signatário de capturar piratas em qualquer área que esteja fora do mar territorial de outros países, e, ainda, se houver suspeita de embarcação pirata dentro do mar territorial de outro Estado signatário, a perseguição pode continuar mediante autorização do Estado em cujo mar territorial a embarcação pirata se encontra.

“Artigo 4º - Medidas de Repressão ao Pirataria (...)

4. Qualquer Participante pode apreender um navio

²⁹ Djibouti Code of Conduct. “Article 2 - Purpose and Scope

1. Consistent with their available resources and related priorities, their respective national laws and regulations, and applicable rules of international law, the Participants intend to cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy and armed robbery against ships with a view towards:

(a) sharing and reporting relevant information;

(b) interdicting ships and/or aircraft suspected of engaging in piracy or armed robbery against ships;

(c) ensuring that persons committing or attempting to commit piracy or armed robbery against ships are apprehended and prosecuted; and

(d) facilitating proper care, treatment, and repatriation for seafarers, fishermen, other shipboard personnel and passengers subject to piracy or armed robbery against ships, particularly those who have been subjected to violence.”

2. The Participants intend this Code of conduct to be applicable in relation to piracy and armed robbery in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden.

pirata além do limite exterior do mar territorial de qualquer Estado, e prender as pessoas e apreender os bens a bordo.

5. Qualquer perseguição de um navio, quando houver motivos razoáveis para suspeitar que o navio se dedica à pirataria, que se estenda para dentro mar territorial de um Participante está sujeito à autorização deste Participante. Nenhum Participante deve perseguir um navio dentro do território ou mar territorial de qualquer Estado costeiro sem a autorização deste Estado.” (grifos da autora) ³⁰

Outro detalhe importante é que o texto do Código deixa claro que a única área efetivamente sob jurisdição de um Estado é o mar territorial – não há qualquer restrição à possibilidade de capturar embarcações piratas na zona contígua e na zona econômica exclusiva. As possibilidades previstas no artigo 5º são diametralmente opostas ao que está previsto na CNUDM, mas, sob o consentimento e incentivo da ONU, o direito de perseguição teve o seu exercício bastante ampliado, uma vez que é possível efetuar a captura dentro do mar territorial de outro Estado participante, mediante autorização expressa deste último.

1.4- CONVENÇÃO PARA SUPRESSÃO DE ATOS ILÍCITOS CONTRA A NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Em geral, esta convenção é conhecida pela sigla em inglês “SUA Convention”³¹, foi concluída em Roma, em 1988 e entrou em vigor no Brasil com a promulgação do Decreto 6.136 de 2007.

O texto não se refere expressamente à pirataria, mas a qualquer ato ilícito contra a navegação e obriga que o país signatário tome as medidas cabíveis diante da ocorrência de alguma das hipóteses que envolvam: (i) navio de bandeira do Estado, (ii) um nacional ou (iii) ocorra dentro do território, como previsto nos termos do artigo 6º.

A Convenção pode ser aplicada para a repressão à pirataria, uma vez que o *modus operandi* dos piratas somalis, por exemplo, é o sequestro da

³⁰ Djibouti Code of Conduct. Tradução livre para: “Article 4 - Measures to Repress Piracy (...)
4. Any Participant may seize a pirate ship beyond the outer limit of any State’s territorial sea, and arrest the persons and seize the property on board.
5. Any pursuit of a ship, where there are reasonable grounds to suspect that the ship is engaged in piracy, extending in and over the territorial sea of a Participant is subject to the authority of that Participant. No Participant should pursue such a ship in or over the territory or territorial sea of any coastal State without the permission of that State.”

³¹ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation

embarcação e a posterior exigência de resgate, sem, no entanto, roubar a carga – e o sequestro é um dos atos passíveis de repressão, como é possível verificar ao longo do artigo 3º:

“ARTIGO 3º

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

(a) seqüestrar 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;

(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 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(...)

(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).” (grifos nossos)

O detalhamento do exercício da competência jurisdicional se divide em: (i) dever – quando o Estado signatário se obriga de adaptar sua legislação para punir os atos ilícitos descritos na primeira parte do artigo 6º; e (ii) poder – o artigo 6º faculta, na sua segunda parte, o exercício da jurisdição penal em situações nas quais seria possível vislumbrar uma lacuna quanto à competência para reprimir o autor do ato ilícito, como a hipótese da apatridia prevista na alínea (a).

“ARTIGO 6º

1. Cada Estado-Parte tomará as medidas que se fizerem necessárias para estabelecer sua jurisdição sobre os delitos previstos no Artigo 3º, quando forem cometidos:

(a) contra ou a bordo de navio que arvore a bandeira do Estado na ocasião em que o delito for cometido; ou

(b) no território desse Estado, inclusive seu mar territorial; ou

(c) por um nacional desse Estado.

2. O Estado-Parte também pode estabelecer sua jurisdição sobre qualquer desses delitos quando:

(a) for cometido por pessoa apátrida cuja residência

habitual seja nesse Estado; ou

(b) durante sua prática, um nacional desse Estado for seqüestrado, ameaçado, ferido ou morto, ou

(c) for cometido em uma tentativa de compelir esse Estado a praticar ou deixar de praticar qualquer ato." (grifos nossos)

Embora a Convenção para Supressão de Atos Ilícitos seja um instrumento muito mais detalhado do que a CNDUM no que tange à cooperação entre os Estados, e possa ser utilizada para combater a pirataria, há dois problemas. Em primeiro lugar, trata-se de um crime que é, por definição, um ato praticado com a finalidade exclusivamente privada, e a SUA Convention não trata do animus do agente. Dessa forma, não haveria a distinção entre atos de pirataria, que têm finalidade privada e os atos de terrorismo, que têm um objetivo político. Segundo, embora bastante consistente sobre o dever de cooperação e repressão aos atos ilícitos, os atos praticados fora do mar territorial serão tratados como pirataria, e todos os problemas de competência para perseguir e julgar os piratas, permanecem não resolvidos. Cabe ressaltar que a Somália não é signatária da Convenção para Supressão de Atos Ilícitos, e, mesmo se o fosse, a condição de Estado falido impossibilita a fiscalização do mar territorial e repressão dos atos de pirataria.

Após o estudo das normas de Direito Internacional que se aplicam aos crimes que ocorrem no Chifre da África, no Golfo da Guiné e no Sudeste Asiático, é possível perceber que o problema da ausência de previsão na legislação interna que fixe a pena para o crime de pirataria, bem como para as condutas descritas na SUA Convention prejudica a persecução dos piratas. Diante desta e de outras dificuldades, a estratégia defendida pela comunidade internacional para o combate à pirataria passou a ser a defesa da utilização de guardas armados a bordo, como ver-se-á na Parte II.

II. A PIRATARIA E A UTILIZAÇÃO DE SEGURANÇA PRIVADA ARMADA EM NAVIOS MERCANTES

2.1- RELATÓRIO MSC 90/20/1 DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

A utilização de segurança privada em embarcações não é uma novidade. No Sudeste Asiático – onde as atividades criminosas incluem pesca ilegal; contrabando de mercadoria e pessoas; e pirataria – a presença das companhias de segurança privadas não é recente: existem diversas que estão em atividade hoje e que trabalham com segurança

marítima na região há décadas. Um exemplo é a Glenn Defense Marine (Ásia) criada em 1946 e que possui escritórios em Cingapura, Hong Kong, Indonésia e outros países asiáticos. A maioria das companhias data do fim da Guerra Fria e o número aumentou expressivamente após os atentados de 11 de setembro.³² As informações sobre as pessoas que trabalham nessas empresas privadas de segurança são escassas, mas as estimativas apontam que são ex-militares, em geral. Os serviços oferecidos por tais companhias podem ser divididos em duas categorias: (i) os serviços que visam a prevenção de ataques, incluindo o rastreamento de embarcações comerciais; a proteção de navios pesqueiros; a guarda de instalações de energia offshore e portos; o emprego de guardas armados ou não a bordo de navios; o uso embarcações de escolta visíveis; e finalmente, a formação dos agentes para prover segurança. (ii) A segunda categoria de serviços concentra-se em gerenciamento de crises e resposta pós-ataque, cujos serviços incluem a recuperação de navios capturados ou desaparecidos e de cargas roubadas; negociação quando há incidentes envolvendo o sequestro da tripulação ou de funcionários e o resgate de reféns no caso de falha nas negociações.

O Relatório MSC 90/20/1 proveniente da 90ª Sessão do Comitê de Segurança Marítima realizada em setembro de 2011 teve por objetivo desenvolver recomendações relativas à contratação de segurança armada privada para os Estados, os armadores, os operadores de navios e os comandantes dentro dos parâmetros estabelecidos pela Organização Marítima Internacional. É possível observar que esta Sessão marcou o posicionamento da OMI a favor da presença de guardas armados em navios mercantes e estabeleceu a necessidade de criar regras para utilização desse tipo de segurança. O aumento da expectativa em aprovar esse entendimento pode estar relacionado à retirada das tropas americanas do Iraque e a proximidade da retirada das tropas do Afeganistão em 2014,³³ uma vez que estes fatos corroboram com o interesse dessas companhias em ingressar no mercado de proteção contra a pirataria.

A CNUDM estabelece um regime específico aplicável ao Direito

³² LISS, Carolin. The Privatisation of Maritime Security - Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place? In: Asia Research Centre Working Paper 141, Murdoch University, February 2007. Disponível em: < <http://wwwarc.murdoch.edu.au/publications/wp/wp141.pdf> >. Acesso em 20/05/2012

³³ Informação disponível em: < http://www.dn.pt/inicio/globo/interior.aspx?content_id=1885458&seccao=EUA%20e%20Am%E9ricas >. Acesso em 15/03/2013

do Mar, que vai ter implicações diretas na possibilidade de utilizar ou não pessoal armado contratado para a segurança de embarcações. Em primeiro lugar, como já foi mencionado, os Estados de bandeira têm a jurisdição exclusiva sobre as embarcações quando em alto mar segundo o art. 92 da CNUDM. Em segundo, é um fator relevante a questão da soberania do Estado costeiro sobre o mar territorial em contraposição ao direito de passagem inocente previsto nos artigos 17 a 26 da CNUDM. Dessa maneira, as empresas que pretendem prestar serviços de segurança privada em navios precisam reconhecer a responsabilidade legal a que podem estar sujeitas, e, portanto, devem buscar a aprovação adequada das autoridades competentes, quais sejam: (i) nos Estados de bandeira; (ii) nos países onde a companhia de segurança privada está registrada; e (iii) nos países em que as operações são efetuadas ou gerenciadas, incluindo os países pelos quais os navios onde atuam as companhias pretendem transitar.³⁴

2.2- A LEGISLAÇÃO NACIONAL DOS ESTADOS COSTEIROS EM RELAÇÃO AO USO DE ARMAMENTO A BORDO

Para viabilizar decisão da OMI, é imprescindível verificar se as leis dos Estados permitem guardas armados a bordo de navios que arvoram a bandeira destes, bem como se os Estados costeiros permitem a entrada de navios mercantes no mar territorial e águas interiores com guardas armados a bordo.

Sobre este ponto, a maior parte dos Estados exige comunicação prévia a alguma autoridade, bem como a autorização de acordo com as normas estabelecidas pelo Estado de bandeira para a presença de seguranças privados armados a bordo. A tabela abaixo demonstra que, hoje, diversos Estados autorizam as empresas de transporte marítimo que transitam por áreas de alto risco a contratar esse tipo de segurança:

³⁴ Idem.

Estados	A legislação interna permite utilizar guardas armados em navios que arvorem a bandeira deste Estado
Bahamas	É permitido ³⁵
Brasil	NÃO é permitido
Chipre	É permitido ³⁶
Espanha	É permitido ³⁷
Estados Unidos	É permitido após o registro e a licença do State Department's Directorate of Defense Trade Controls (DDTC)
França	Não é permitido, mas as alterações legislativas para adequar-se ao posicionamento da OMI estão sendo discutidas
Ilhas Marshall	É permitido ³⁸
Itália	É permitido ³⁹ .
Japão	NÃO é permitido ⁴⁰
Noruega	É permitido o uso de guardas armados em navios de bandeira norueguesa em algumas regiões. ⁴¹
Panamá	É permitido ⁴²
Reino Unido	É permitido

³⁵ BAHAMAS MARITIME AUTHORITY. Guidance to Shipowners on Carriage of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) For Vessel Protection. Disponível em: < <http://www.bahamasmaritime.com/downloads/Bulletins/128bulltn.pdf>>. Acesso em 13/02/2013

³⁶ CHIPRE. The Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and Other Unlawful Acts Law of 2012 (Law 77(I)/2012). Publicado na Official Gazette of the Republic No. 4339, Supplement I(I), of 15 June 2012. Disponível em: < <http://www.fbscyprus.com/?pageid=644>>. Acesso 13/02/2013

³⁷ MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA DE ESPANHA. Orden PRE/2914/2009, de 30 de octubre, que desarrolla lo dispuesto en el Real Decreto 1628/2009. Disponível em: < http://www.interior.gob.es/normativa-89/ordenes-pre-1326/orden-pre-2914-2009-de-30-de-octubre-1461?set_locale=eu>. Acesso em 10/02/2013

³⁸ MARSHALL ISLANDS. Use of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP). Disponível em: < <http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/MN%20-%20armed%20guards.pdf>>. Acesso em 13/02/2013

³⁹ MINISTERIO DELLA DIFESA. Protocollo di intesa tra Ministero della Difesa e CONFITARMA. Disponível em: < http://www.skuld.com/upload/INSIGHT/Piracy/CONFITARMA_Protocollo.pdf>. Acesso em 13/02/2013

⁴⁰ JAPÃO. Firearms And Swords Control Law. Disponível em: < http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/oto/otodb/english/houseido/hou/lh_05050.html>. Acesso em 10/02/2013

⁴¹ SKULD. Provisional guidelines - use of armed guards on board Norwegian ships. Disponível em: < http://www.skuld.com/upload/News%20and%20Publications/Publications/Piracy/Provisional_guidelines_The_use_of_armed_guard_onboard_Norwegian_ships.pdf>

⁴² PANAMA MARITIME AUTHORITY. Requirements regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board Panamanian Flagged Vessels. Disponível em: < <http://www.skuld.com/upload/INSIGHT/Piracy/Panama-MMC-228.pdf>>. Acesso em 13/02/2013.

No Brasil, o Estatuto do Desarmamento, Lei nº 10.826 de 2003, impõe um regime rígido para o registro e o porte de arma de fogo em território brasileiro. Qualquer violação às exigências legais pode resultar na prática do crime de tráfico internacional de arma de fogo, previsto no art. 18 da referida lei. Além do Estatuto, existem duas as normas infralegais que disciplinam a entrada e saída de armas de fogo em território nacional: o Decreto nº 3.665 de 2000, conhecido como Regulamento para Fiscalização de Produtos Controlados (R-105) que dispõe sobre produtos controlados pelo Exército brasileiro e o Decreto nº 5.123 de 2004 que regulamenta a Lei nº 10.826/2003.

O trânsito de navios mercantes com guardas armados no mar territorial e águas interiores não é compatível com a legislação brasileira, que precisaria ser modificada para se conformar ao posicionamento da OMI. Como medida paliativa e excepcional para evitar interferências no comércio marítimo, a Polícia Federal brasileira adotou o seguinte procedimento para embarcações estrangeiras com seguranças privados a bordo: (i) uma vez em águas territoriais brasileiras, o comandante do navio deve comunicar à Polícia Federal sobre a posse de armas de fogo antes de atracar no primeiro porto nacional; (ii) as armas devem estar devidamente registradas e regularizadas no país de bandeira do navio; (iii) o cofre ou compartimento reservado para o depósito das armas deverá ser lacrado pela Polícia Federal assim que o navio atracar ou fundear; (iv) lavar-se-á termo próprio constando a relação das armas depositadas com duas cópias, uma deve ficar na posse do comandante e outra da Polícia Federal; e, finalmente (v) o comandante deverá comunicar à Polícia Federal no último porto brasileiro sobre a saída do navio com as armas para a conferência da integridade do lacre.⁴³

Portanto, o exemplo brasileiro mostra as dificuldades que podem ser suscitadas para compatibilizar a utilização de guardas armados em navios mercantes estabelecida pela OMI em países que impõe regras rígidas para restringir a entrada de armamentos e munições no respectivo território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inicialmente houve resistência dos Estados e dos atores do comércio marítimo internacional em aceitar a utilização de guardas armados em navios mercantes, mas, ante ao aumento dos ataques mesmo com a presença militar na região, a utilização deste tipo de segurança privada começou a

⁴³ BRASIL. Despacho nº 10/2011 - SEPOM/DIREX de 15 de maio de 2011. Ministério da Justiça - Departamento de Polícia Federal, Serviço de Polícia Marítima.

se tornar uma alternativa cada vez mais interessante. A transferência do ônus de prover a segurança para as empresas privadas e para os armadores responsáveis pelo transporte marítimo representa uma redução com os gastos militares decorrentes do patrulhamento da região. O maior problema é que nem tudo o que transita no entorno do Chifre da África são bens de consumo para o comércio – a segurança energética de um Estado dependente de petróleo por via marítima ainda pode ser fragilizada diante de um ataque pirata a um navio como ocorreu com o Irene SL.

Outro problema relevante a ser enfrentado é o exercício de jurisdição sobre o pirata. Segundo o art. 107 da CNUDM,⁴⁴ somente navios de guerra, aeronaves militares ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros de que estão a serviço de um governo podem perseguir e capturar piratas. Dessa forma, as empresas de segurança privada não podem praticar qualquer ato que implique no apresamento da embarcação ou prisão do pirata – e aqueles que praticam este crime continuarão impunes. O Direito Internacional discute qual é a competência para julgar os eventuais excessos praticados por funcionários de empresas prestadoras de serviços de segurança em conflitos armados e agora está-se diante de uma nova realidade decorrente da utilização de guardas armados em navios mercantes: qual Estado exerce jurisdição sobre esses profissionais? A jurisdição penal sobre atos ocorridos no alto mar é do Estado da bandeira do navio, porém, a questão se torna complexa dependendo das hipóteses de extraterritorialidade da lei penal de cada país e de quais Estados vão reivindicar o exercício da jurisdição.⁴⁵

Diante das informações trazidas ao longo deste artigo, algumas considerações podem ser feitas sobre os rumos que a pirataria pode tomar no curto prazo. Os dados recentes apontam para uma redução dos ataques na costa leste da África e para um aumento dos incidentes na costa oeste, em especial, no Golfo da Guiné. Os navios mais expostos aos ataques piratas são aqueles lentos, tais como os graneleiros. Porém, navios transportando petróleo e derivados são um alvo cobiçado, uma vez que os valores pagos para o resgate são bastante altos. Portanto, o aumento dos incidentes numa região com alta produção petrolífera reforça a tendência de ataques aos navios que transportam petróleo – o que tem, por sua vez, sérias implicações na produção regional e na segurança energética dos países que importam

⁴⁴ CNUDM. “ARTIGO 107 Navios e aeronaves autorizados a efetuar apresamento por motivo de pirataria. Só podem efetuar apresamento por motivo de pirataria os navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados.”

⁴⁵ As hipóteses de extraterritorialidade da lei penal brasileira estão no art. 7º do Código Penal

o petróleo produzido. Sobre este ponto, merece destaque o fato de que 38% da produção atual da Petrobrás no exterior é proveniente da Nigéria e a empresa pretende investir 2 bilhões de dólares neste país em 5 anos.⁴⁶

Essa projeção é de extrema relevância para o Brasil, pois a pirataria no Golfo da Guiné é uma ameaça à segurança da navegação no Atlântico Sul. Se a pirataria nesta área tomar as proporções que tomou na costa oeste africana, existe um alto risco de afetar a proteção dos recursos da zona econômica exclusiva e da plataforma continental brasileiras. Um instrumento de cooperação adequado para pensar essas questões é a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), considerando a posição geográfica de Angola, Guiné-Bissau, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, situados na costa oeste africana, bem como a experiência de Portugal que atuou na operação Atalanta com a fragata Corte-Real. Tanto o tema é importante, que a questão da pirataria foi o assunto principal do III Simpósio das Marinhas da CPLP realizado em maio de 2012.⁴⁷

Os assuntos trabalhados ao longo do artigo ainda estão em aberto, mas, é notório que existe uma relação estreita entre a instabilidade política, a pobreza e a proliferação da pirataria. A utilização de guardas armados e a presença militar pode sim reduzir o número de incidentes, mas o problema continuará latente. Nem a possibilidade do exercício de jurisdição universal para o combate à pirataria é suficiente para processar e julgar os piratas: na verdade os países desenvolvidos não têm interesse em ter gastos com o processo judicial e o cumprimento de pena, por isso incentivam os Estados da região assumam esse compromisso. Dessa forma, qualquer solução que pretenda ser definitiva deve considerar o fomento à estabilidade dos países nas áreas afetadas. Por todas essas razões, a busca de uma solução para pirataria atual é um desafio que ainda está longe do fim.

REFERÊNCIAS:

BAHAMAS MARITIME AUTHORITY. Guidance to Shipowners on Carriage of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) For Vessel Protection. BMA Information Bulletin, n. 128, Nov. 2011. Disponível em: <<http://www.bahamasmaritime.com/downloads/Bulletins/128bulltn.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2013.

⁴⁶ FATOS E DADOS. Internacional: Presença na Nigéria. Disponível em: <<http://fatosedados.blogspot.com.br/2011/04/18/internacional-presenca-na-nigeria/>>. Acesso em 21/02/2013

⁴⁷ VOZ DA AMÉRICA. Marinhas da CPLP discutem no Brasil a segurança marítima. Disponível em: <<http://www.voportugues.com/content/article-05-11-2012-brazil-security-cplp-151141475/1450706.html>>. Acesso em 21/02/2013

BOWDEN, Anna. The economic costs of maritime piracy. One Earth Future Foundation Working Paper, Louisville, Dec., 2010. Disponível em: <<http://onearthfuture.org/images/imagefiles/Cost%20of%20Piracy%20Final%20Report.pdf>>. Acesso em: 11 nov. 2012.

BRASIL. Decreto nº 3.665, de 20 de novembro de 2000. Dá nova redação ao Regulamento para a Fiscalização de Produtos Controlados (R-105). Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 21 nov. 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3665.htm>. Acesso em: 23 jul. 2012.

BRASIL. Decreto nº 5.123, 01 julho de 2004. Regulamenta a Lei no 10.826, de 22 de dezembro de 2003, que dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas - SINARM e define crimes. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 02 jul. 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5123.htm>. Acesso em: 23 jul. 2012.

BRASIL. Lei nº 10.826 de 22 de dezembro de 2003. Dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas - Sinarm, define crimes e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 23 dez. 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.826.htm>. Acesso em: 23 jul. 2012.

BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento de Polícia Federal. Serviço de Polícia Marítima. Despacho nº 10, de 15 de maio de 2011.

CHIPRE. The Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and Other Unlawful Acts Law of 2012 (Law 77(I)/2012). Publicado na Official Gazette of the Republic, n. 4339, Supplement I, 15 June 2012. Disponível em: <<http://www.fbscyprus.com/?pageid=644>>. Acesso em: 13 fev. 2013.

COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM. Piracy: the east Africa/Somalia situation: Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks. Scotland, UK: Witherby Seamanship International, 2009. Disponível em: <<http://www.simsl.com/Downloads/Articles/OCIMFPiracy.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2013.

ESPAÑA. Ministerio de la Presidencia. Orden PRE/2914/2009, de 30 de octubre, que desarrolla lo dispuesto en el Real Decreto 1628/2009. Disponível em: <http://www.interior.gob.es/normativa-89/ordenes-pre-1326/orden-pre-2914-2009-de-30-de-octubre-1461?set_locale=eu>. Acesso em: 10 fev. 2013.

ESTADOS UNIDOS. Republic of the Marshall Islands. Use of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP). [2011]. Disponível em: <<http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/MN%20-%20armed%20guards.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2013.

HARRELSON, Jill. Blackbeard meets blackwater: an analysis of international conventions that address piracy and the use of private security companies to protect the shipping industry. American University International Law Review, Washington, DC, v. 25, n. 2, 2010.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. MSC.1/Circ.1443, de 25 de maio de 2012. Interim Guidance to Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk. 2012. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS.1-Circ.1443.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2012.

ITÁLIA. Ministero della Difesa. Protocollo di intesa tra Ministero della Difesa e

Confederazione Italiana Armatori (CONFITARMA). [2001]. Disponível em: <http://www.skuld.com/upload/INSIGHT/Piracy/CONFITARMA_Protocollo.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2013.

JAPÃO. Firearms And Swords Control Law. Disponível em: <http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/oto/otodb/english/houseido/hou/lh_05050.html>. Acesso em: 10 fev. 2013.

LISS, Carolin. Oceans of Crime: maritime piracy and transnational security in Southeast Asia and Bangladesh. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies, 2010.

ONUOHA, Freedom C. Oil pipeline sabotage in Nigeria: dimensions, actors and implications for national security. African Security Review, Institute for Security Studies, Pretoria, South Africa, v. 17, n. 3, Sept. 2008. Disponível em: <http://mercury.ethz.ch/serviceengine/Files/ISN/101503/ichaptersection_singledocument/4f07f9ea-164a-43f8-bf6a-157f3b4951d8/en/Chapter8.pdf>. Acesso em: 13 set. 2012.

PANAMA. Maritime Authority. Requirements regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board Panamanian Flagged Vessels. [2011]. Disponível em: <<http://www.skuld.com/upload/INSIGHT/Piracy/Panama-MMC-228.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2013.

PLOCH, Lauren et al. Piracy off the Horn of Africa. Congressional Research Service, Washington, DC. Apr. 2011. Disponível em: <<http://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>>. Acesso em: 11 nov. 2012.

PROVISIONAL guidelines: use of armed guards on board Norwegian ships. skuld. Disponível em: <http://www.skuld.com/upload/News%20and%20Publications/Publications/Piracy/Provisional_guidelines_The_use_of_armed_guards_onboard_Norwegian_ships.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2012.

THE AMERICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW. Washington, DC, v. 26, Supplement: Research in International law, 739-885p. 1932.

THE DJIBOUTI CODE OF CONDUCT. Disponível em: <<http://www.fco.gov.uk/resources/en/pdf/pdf9/piracy-djibouti-meeting>>. Acesso em: 02 maio 2011.

VENANCIO, Daiana Seabra. Os riscos da pirataria marítima aos investimentos no setor petrolífero africano e ao transporte marítimo internacional. In: Wagner Menezes. (Org.). Direito Internacional em Expansão. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2012. v. 1, p. 227-240

VENANCIO, Daiana Seabra; CARVALHO, Clarissa Brandão de. A pirataria marítima e sua repercussão no Direito Internacional: primeiros apontamentos. In: MENEZES, Wagner (Coord.). Estudos de Direito Internacional. Curitiba, PR: Juruá, 2011. v. XXI, p. 325-335.

WU, Schicun; ZOU, Keyuan. Maritime Security in the South China Sea: regional implications and international cooperation. Surrey: Ashgate Publishing, 2009.

YOUNG, Adam J. Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: history, causes and remedies. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies, 2007.

Recebido em: 10/12/2012

Aceito em: 21/01/2013

