

Marinha do Brasil
Escola de Guerra Naval
Mestrado Profissional em Estudos Marítimos

Hendrick Magalhães Karg

A pirataria marítima e o roubo armado, no mar: uma discussão da normatização brasileira

RIO DE JANEIRO

2018

Hendrick Magalhães Karg

A pirataria marítima e o roubo armado, no mar: uma discussão da
normatização brasileira

Dissertação apresentada ao Curso de
Mestrado Profissional em Estudos Marítimos
da Escola de Guerra Naval, como requisito
parcial à obtenção do grau de Mestre em
Estudos Marítimos.

Área de Concentração em Segurança, Defesa
e Estratégia Marítima.

Orientador: André Panno Beirão

RIO DE JANEIRO

2018

Hendrick Magalhães Karg

A pirataria marítima e o roubo armado, no mar: uma discussão da
normatização brasileira

Dissertação apresentada ao Curso de
Mestrado Profissional em Estudos Marítimos
da Escola de Guerra Naval, como requisito
parcial à obtenção do grau de Mestre em
Estudos Marítimos.

Área de Concentração em Segurança, Defesa
e Estratégia Marítima.

Aprovada em 28 de agosto de 2018.

Banca Examinadora

Professor Doutor André Panno Beirão

Doutor do Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de
Guerra Naval

Professor Doutor Marceli Valença

Doutor do Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de
Guerra Naval

Professor Doutor Antônio Celso Alves Pereira

Doutor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Agradeço à Escola de Guerra Naval, à minha família, especialmente à minha mãe, e o meu Orientador, que tanta luz me emprestou.

RESUMO

Considerando o importante papel do Brasil na defesa da Paz do Atlântico Sul, a responsabilidade de todos os Estados em cooperar para a repressão da pirataria imposta pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e as principais ameaças e oportunidades do Brasil quanto à pirataria marítima, este trabalho tem o objetivo de analisar a situação atual da pirataria marítima e os entraves legais enfrentados pelo Estado, em especial pela Marinha do Brasil quanto à sua tarefa de reprimir esses delitos no mar, especialmente a pirataria marítima e o roubo armado no mar. Inicialmente é realizada perspectiva histórica sobre o problema da pirataria marítima, em seguida busca-se um conceito para pirataria marítima de forma a diferenciá-la do roubo armado contra navios, estudando assim quais as formas de abordagem em cada caso. Estuda-se quais são os principais impactos da pirataria marítima no enfoque global e nacional. Na sequência observa-se os problemas legais enfrentados pela Marinha do Brasil no combate à pirataria marítima, verificando as principais normatizações estrangeiras que a consideram como crime. Por fim, à luz das diretivas dos instrumentos internacionais e das agências internacionais que reprimem a pirataria marítima, possibilita reflexão indutiva de sugestão de alteração na lei brasileira a fim de ser considerado como crime na legislação nacional.

Palavras-chave: Pirataria. Roubo armado contra navios. Crime. Marinha do Brasil.

ABSTRACT

Considering the important role of Brazil in defending South Atlantic Peace, the responsibility of all States to cooperate in reprimanding piracy imposed by the United Nations Convention on the Law of the Sea and the main threats and opportunities of Brazil regarding maritime piracy, this study has the objective of analyzing the current situation of maritime piracy and the legal obstacles faced by the State, especially by the Brazilian Navy in its task of reprimanding such offenses at sea, especially maritime piracy and armed robbery at sea. Initially, a historical perspective on the problem of maritime piracy is followed, and a concept is then sought for maritime piracy in order to differentiate it from armed robbery against ships, thus studying the forms of approach in each case. Will be studied which are the main impacts of maritime piracy in global and national issues. Continuing is the legal problems faced by the Brazilian Navy in the fight against maritime piracy, verifying the main foreign regulations that consider it as a crime. Finally, in the light of the directives of international instruments and international agencies that reprimand maritime piracy, it allows for inductive reflection on the suggestion of alteration in Brazilian law in order to be considered a crime in national legislation.

Keywords: Piracy. armed robbery against ships. Crime. Brazil Navy.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Figura 1 - Imagem lado a lado do Galeão Queen Anne's Revenge (imagem conceitual), Fotografia do Ironclad USS Cairo em 1862 e fotografia do CSS Hunley.....	24
Figura 2 - Figura 2: imagem dos ataques piratas no estreito de Malaca em 2017, com foco no arquipélago de Riau	31
Figura 3 - Figura 3: Perspectiva da regulamentação do Mar Cáspio se classificado como mar ou como lago.....	81
Figura 4 - Figura 4: Mapa geopolítico mostrando os países que tipificam a pirataria marítima em verde, tipificam crime análogo em laranja e não tipificam em vermelho.....	89
Quadro 1 - Quadro 1: amostra da tipificação penal de quatro crimes.....	106

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CIA -	Central Intelligence Agency
CSNU-	Conselho de Segurança das Nações Unidas
EUA -	Estados Unidos da América
IMO -	International Maritime Organization
MB -	Marinha do Brasil
ONU -	Organização das Nações Unidas
OTAN -	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PIB -	Produto Interno Bruto
URSS -	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS -	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul
ICC-CCS -	Serviço de Crimes Comerciais da Câmara de Comércio Internacional

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 A PIRATARIA MARÍTIMA - EVOLUÇÃO HISTÓRICA	16
2.1 A antiguidade	16
2.2 A idade média	17
2.2.1 Era Viking	17
2.2.2 Leste Asiático	18
2.3 As grandes navegações e a era de ouro dos piratas (1650 a 1730) - o curso como força militar de estado.	20
2.4 A Pax Britannica	23
2.5 A guerra industrial: a reinvenção da marinha de guerra e a obsolescência dos navios piratas	25
2.6 O ressurgimento no século XXI	28
2.6.1 Mar da Somália	28
2.6.2 Estreito de Malaca	33
2.6.3 Golfo da Guiné	35
2.7 A Pirataria marítima e o roubo armado contra navios no Brasil	37
2.8 O conceito histórico de pirataria marítima e mar territorial no direito internacional	38
3 Conceitos e diferenças da pirataria marítima, furto e roubo armado à navios	43
3.1 Local do Fato	44
3.2 Objetos envolvidos	50
3.3 Especial fim de agir	53
3.4 Pirataria Marítima na Zona Contígua e na Zona Econômica Exclusiva	55
4 Principais instrumentos de prevenção e repressão à pirataria marítima	60
4.1 Instrumentos de prevenção	60
4.2 Instrumentos de repressão	63
4.2.1 China	65
4.2.2 Coréia do Sul	66
4.2.3 Índia	66
4.2.4 Irã	66

4.2.5 Japão.....	66
4.2.6 Rússia	67
4.2.7 Persecução penal de piratas	67
a) Áustria.....	70
b) Croácia.....	70
c) Dinamarca	70
d) Eslovênia.....	71
e) Espanha	72
f) Estônia	72
g) França.....	73
h) Hungria.....	74
I) Lituânia.....	75
J) Malta	75
K) Países Baixos	76
l) Polônia	77
m) República Tcheca	77
n) Romênia.....	78
o) Alemanha.....	78
p) Finlândia.....	78
q) Letônia	79
r) Noruega	79
s) Suécia	79
t) Ucrânia.....	80
4.2.7.2 Persecução penal de outros países que tipificam a pirataria marítima:	80
a) Rússia.....	80
b) Argentina.....	81
c) Canadá.....	81
d) Geórgia	82
e) Sérvia.....	82
f) Macedônia.....	83
g) Moldávia.....	84
h) Montenegro	84

i) Armênia	85
j) Azerbaijão	85
k) Cazaquistão	87
l) Tadjiquistão	87
m) Senegal	88
n) Togo	88
o) Gâmbia	89
p) São Tomé e Príncipe	90
q) Andorra	90
r) Japão	91
4.2.7.3 Países que não tipificam a pirataria marítima, mas possuem crimes contra a navegação marítima ou análogos:	92
a) Albânia	92
b) Quirquistão	93
c) Uzbequistão	93
4.3 Distribuição no Globo da repressão legal	93
5 ASPECTOS LEGAIS DA PIRATARIA MARÍTIMA NO BRASIL - ENTRAVES, COMPROMISSOS E SOLUÇÕES	95
5.1 Definição de crime no direito brasileiro	95
5.1.1 A criminalização da pirataria marítima no sistema penal brasileiro	98
5.1.2 Ausência de criminalização = insegurança jurídica de atuação	101
5.2 O compromisso internacional de cooperar para a repressão da pirataria marítima - a necessidade de tipificação da pirataria marítima no direito brasileiro	105
5.3 Parâmetros para a fixação do tipo penal de pirataria marítima	108
5.3.1 Parâmetros para criação de um crime no Brasil	108
5.3.2 Parâmetros históricos	110
5.3.3 Parâmetros do direito comparado	111
5.3.4 Parâmetros por análise sistêmica	111
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
7 REFERÊNCIAS	117

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, cerca de 70% do transporte de carga no mundo é realizado por meio de transporte marítimo (FERREIRA, 2011) e nas palavras de Carl Schmitt (1942) – na obra *Terra e Mar* - a importância do ambiente marinho se majora a partir do momento em que foi possível se projetar na conquista dos mares: aqueles que dominam os mares são os detentores de poder.

As constantes inovações, em tecnologia e de logística marítima, possibilitaram maior economia de recursos, barateando o custo do frete marítimo e possibilitando o que se tornou uma tendência em diminuir custos com a mudança da operacionalização da produção industrial para países com mão de obra mais barata, como é o caso da China e outros países emergentes.

Os avanços tecnológicos e de logística, aliados ao aumento da capacidade dos portos, permitiram o aumento da autonomia dos navios, o aumento da capacidade de transporte, a facilidade de transportar produtos através do mar e a diminuição dos custos agregados ao valor do frete. Por isso, a navegação marítima é o mais importante meio de transporte de carga e responsável por quase a totalidade das exportações brasileiras (DANTAS, 2012).

Neste contexto, o número de navios em trânsito aumentou sobremaneira, o que fez surgir terreno fértil para que criminosos se lançassem à pirataria marítima. Esse incremento delituoso trouxe novamente a preocupação com a segurança dos mares, embarcações, tripulação e cargas, preocupando a comunidade internacional, ameaçando a paz mundial e o comércio global em pleno século XXI.

Se contrapondo à imagem, literária ou cinematográfica, de homens simpáticos e aventureiros, muitas vezes lutando contra a opressão, os piratas atuais – muitas vezes – utilizam-se de moderna tecnologia, como radares, GPS e satélites, além de se estruturarem em grupos organizados e utilizarem armamentos pesados, inclusive os normalmente restritos às forças armadas.

Se a sociedade internacional viu-se instigada a atuar mais precisamente na repressão a esses delitos, essa demanda implicou na reestruturação operacional de meios que incrementassem qualitativa e quantitativamente a segurança marítima, mas também de meios jurídicos que subsidiassem essas ações. Diante desse

desafio surgiu a questão de pesquisa que norteou o presente trabalho: Possui o Brasil de meios físicos e jurídicos necessários à repressão dos crimes de roubo armado a navios e, principalmente, pirataria marítima? Para enfrentar esse desafio, buscou-se estruturar a presente pesquisa.

No capítulo 2 apresenta-se uma revisão histórica sobre surgimento e atuação da pirataria marítima no Brasil e no mundo, como a ação dos piratas se alterou no decorrer da história e quais foram as relações dos Estados com a ação dos piratas. São analisadas, também, quais foram as iniciativas de sucesso, no combate à pirataria marítima, que resultaram em diminuição dos incidentes.

O mais importante instrumento internacional - mas não o único! - de regulamentação do uso do mar, é a Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar, de 1982. Esta Convenção, resultado de um consenso após nove anos de discussão, determina que todos os Estados devam cooperar para reprimir a pirataria marítima.

Dessa forma, fez-se necessário averiguar qual o conceito deste ilícito dentre as diversas definições possíveis, bem como delinear qual é o espaço geográfico em que se manifesta. Através de tal estudo, realizado no capítulo 3, foi possível analisar os requisitos para que uma conduta se configure como pirataria marítima e como a jurisdição estatal pode ser aplicada, mesmo além de sua jurisdição tradicional. Ou seja, averigua-se a possibilidade da jurisdição universal em todos os casos, ou se algum país pode reclamar jurisdição exclusiva.

O estudo, também, se ateve a regulamentação da Zona Contígua e da Zona Econômica Exclusiva, para fins de caracterização de pirataria.

A consolidação do conceito de pirataria marítima, e o entendimento de que há consenso internacional para reprimi-la, são pontos relevantes que afetam diretamente o posicionamento estatal e, em especial, o papel da Marinha brasileira, como braço desse Estado, no cenário interno e externo, bem como a imagem do Brasil no cenário internacional.

Partindo do conceito de pirataria, deu-se lugar à análise das principais políticas internacionais de combate à pirataria marítima moderna. Por meio de instrumentos de prevenção e repressão, no capítulo 4, pode-se observar quais instrumentos são eleitos como mais adequados, viáveis e eficientes. Daqueles já

experimentados, examinaram-se quais surtiram resultados em diminuir o número de incidentes de pirataria marítima.

O quinto capítulo trata dos principais entraves que impedem o Brasil de cumprir o compromisso internacional, firmado mediante a ratificação da Convenção de Montego Bay, verificando o conceito de crime no direito pátrio e se há falta de criminalização formal da pirataria marítima no ordenamento jurídico brasileiro.

Uma vez apurada a falta de tipificação criminal, este trabalho visou conceituar e analisar as diferentes formas de atuação da Marinha do Brasil, em caso de pirataria marítima e do roubo armado contra navios. Também foi verificada a jurisdição do Brasil para intervir, processar e julgar tais crimes, bem como os entraves legais que dificultam a repressão da pirataria pela autoridade brasileira.

Observada a lacuna jurídica, verificou-se qual seria o relacionamento do direito brasileiro com a ocorrência de um crime que o direito pátrio não tipifica. Por ter natureza taxativa - ou seja, alguém só pode ser responsabilizado por crime se houver lei anterior que defina a conduta como crime (MIRABETE, 2006) - o direito penal não comporta responsabilização sem que exista prévia tipificação.

Buscou-se analisar qual foi o impacto da insegurança jurídica para a atuação dos agentes estatais, principalmente no desempenho da autoridade marítima brasileira.

Com base na definição de pirataria marítima, na existência de lacuna no direito brasileiro e no compromisso internacional firmado pelo Brasil na sua contribuição à repressão da pirataria marítima, no capítulo 6 procurou-se demonstrar que é desejável criar um tipo penal que vá ao encontro dos interesses do Brasil e da comunidade internacional, objetivando a segurança no mar.

No capítulo 7, foram selecionados os parâmetros que devem ser observados para a criação de um novo tipo penal no direito brasileiro, com foco na criação de um crime de pirataria marítima.

Esta pesquisa foi realizada com base em análise bibliográfica, nacional e internacional, que privilegia o tema da pirataria marítima, com foco em observar quais são as principais lacunas e os entendimentos já pacificados que corroboram à definição de pirataria marítima e seus problemas decorrentes.

Em seguida, foi observado se o Brasil possui instrumentos internos de repressão da pirataria marítima, do mesmo modo que se buscou um entendimento de como deve proceder a Autoridade Marítima Nacional brasileira, em caso de confrontação com atos de pirataria marítima. O respaldo jurídico é importante aos agentes estatais que patrulham e protegem a Amazônia Azul e aos agentes brasileiros que servem em forças de paz da ONU. Sem segurança jurídica, há maior possibilidade de dúvidas jurídicas preventivas e punitivas.

Optou-se por parcela de estudo de direito comparado do ordenamento jurídico de diversos Estados que tratam do crime de pirataria marítima em seu direito interno, objetivando subsidiar a análise comparada de eventuais possibilidades de modelos a serem, eventualmente, adotados pela legislação pátria.

Por fim, baseado nas evidências colhidas, procurou-se apresentar uma visão sobre qual é o melhor tipo penal para criminalizar a pirataria marítima no Código Penal brasileiro e, assim, responder ao questionamento inicial proposto à essa pesquisa.

2 A PIRATARIA MARÍTIMA - EVOLUÇÃO HISTÓRICA

O mar, segundo o dicionário Aurélio (1999), se caracteriza como massa líquida que circunda os continentes (oceano), ou os penetra (mar interior). Rico por excelência e opulento em vantagens capazes de serem apropriadas, sua vastidão dificulta a preservação de suas riquezas naturais e a segurança dos que trafegam por ele.

Onde quer que exista riqueza capaz de ser apropriada, não existirá uma sociedade moral (PLATÃO). O mar – por excelência - é um extenso ambiente de vantagens capazes de serem apropriadas. Assim, a história da pirataria marítima se confunde com a própria história da navegação, adotando diferentes formas no decorrer dos séculos.

O termo "Pirata"¹ foi citado pela primeira vez na obra "Odisséia", do poeta grego Homero, com o significado de "alguém que tenta fortuna nas aventuras" (apud VASCONCELOS, 2015).

2.1 A antiguidade

Desde a antiguidade, há relatos sobre a pirataria marítima. Existem registros datados de 735 A.C. sobre piratas gregos saqueando comerciantes fenícios e assírios. Alexandre, o Grande, utilizou-se de piratas do mediterrâneo como força militar naval para a expansão de seu império (GABBERT, 1986).

Plutarco (séc. I), relatou que Julio Cesar, em sua juventude, foi vítima de um ataque pirata, no entorno da ilha de Pharmacusa, próxima à atual Turquia, enquanto navegava dirigindo-se à Creta. Os sequestradores exigiram a quantia de cinquenta peças de pratas pelo resgate. Relatos da época indicam que Julio Cesar se aborreceu devido ao baixo pedido de resgate, porém o preço foi pago e o futuro imperador foi libertado. Posteriormente, a armada romana empreendeu buscas para punir os piratas, que foram capturados e condenados à morte. O fato ocorreu em 78

¹ Do grego: *peiratés*.

A.C. e é um dos incidentes de pirataria marítima mais antigos de que se tem relato (GUEDES, 2009).

2.2 A idade média

A queda do império romano causou a descentralização política na Europa e em parte do oriente médio. A falta do poder central forte e a natural evolução das técnicas de navegação contribuíram com o aumento da pirataria marítima. Neste cenário, destacam-se o estabelecimento de organizadas redes no leste asiático e o período conhecido como era viking.

2.2.1 Era Viking

O termo “Viking”, do nórdico antigo, significa "viagem de pirata". Os vikings eram exímios navegadores do mar do norte e o principal grupo que atuou em atividades de pirataria na Europa, durante a Idade Média.

O período, conhecido como "Era Viking", datado do século VIII ao XI, iniciou-se no ano de 793 d.c. com o saque ao mosteiro Lindisfarne, na costa nordeste da Inglaterra, próxima à fronteira com a Escócia. Os piratas escandinavos invadiram, saquearam e exploraram áreas da Europa e ilhas do Atlântico Norte. Diferentemente do sentido atual de pirataria marítima, o saque às vilas e mosteiros localizados próximos à costa eram considerados ataques piratas (SILVA, 2018).

Os navios vikings eram pequenos, leves e rápidos, com propulsão à vela quadrada e remos. Por serem pequenas, suas embarcações não se prestavam a combates marítimos, mas tinham o casco fino, o que permitia a navegação em águas turbulentas, independentemente da profundidade. Outra característica marcante, das embarcações vikings, era que possuíam duas pontas que permitiam inverter a direção do navio sem precisar efetuar manobra de virá-lo completamente.

Alguns piratas se destacaram no período: Erik Thorvaldsson, após realizar diversos saques no mar do norte, navegou sentido oeste e descobriu a Groelândia, voltou à Islândia e convenceu 25 navios de colonos a se estabelecerem na Groelândia. Haroldo Blatand, conhecido como Haroldo dente azul, foi filho do rei

Gormo, responsável por saquear cidades costeiras e atuou bastante na tentativa de unificação das três nações escandinavas e morreu em combate, consumia muito mirtilo, fruta de coloração azul, o que deixou seus dentes azulados. A tecnologia Bluetooth recebeu o nome em homenagem a ele, cujo símbolo é o apelido do rei pirata escrito em runa².

A Escandinávia, na época, não possuía estados bem definidos e poder central sólido. As regiões possuíam grande autonomia, cuja forma de organização era regida por líderes tribais locais, sem fortes relações diplomáticas com os outros estados europeus, o que facilitou o aumento do número de piratas. O fim da Era Viking é atribuído a diversos fatores, entre eles a consolidação dos estados sueco, norueguês e dinamarquês e a conversão dos piratas ao cristianismo. O ano de 1066 D.C. foi o último ano com grande incidência de saques (VASCONCELOS, 2015).

2.2.2 Leste Asiático

A pirataria marítima no leste asiático foi mais constante e mais organizada do que a ocorrida no mesmo período na Europa. Durante os séculos XIII a XVI, embora com menos destaque na teledramaturgia, literatura e menos citações em livros de história, piratas chamados Waku atuaram no entorno do mar do Japão e no Mar do Sul da China, saqueando principalmente navios chineses e coreanos.

Os piratas japoneses detinham maior estrutura organizacional. Os grupos piratas realizavam ataques a navios, saques à vilas costeiras e se lançavam a outras atividades ilícitas típicas de grupos criminosos organizados como o tráfico de escravos e o contrabando de açúcar e armas nas Filipinas, Malásia, Indonésia e China (VASCONCELOS, 2015).

O início da pirataria marítima, de forma profissional e organizada no leste asiático, remonta ao início do comércio do Japão com países do mundo ocidental em 1543, com a chegada de navios portugueses ao porto de Tanegashima, ilha no sul do Japão, trazendo armas de fogo como principal produto a ser comercializado.

² Antigo alfabeto germânico do norte da Europa.

Na ocasião, Wang Zhi³ - líder de grupo pirata que atuava na região com saques direcionados, principalmente, à China - foi tradutor e intermediário de negociações realizadas por japoneses em um navio português, o que facilitou o tráfico de armas. A pirataria marítima no extremo leste prosperou e surgiram diversas vilas costeiras e fortes militares que atendiam piratas, servindo-se de entrepostos para comercialização dos produtos saqueados (JANSEN, 1992).

Com o objetivo principal de combater a pirataria marítima, foram construídos dois fortes no Mar da China Oriental, nas regiões de Fujian e Zhejiang, o que diminuiu o fluxo de piratas na região.

Posteriormente, em 1580, a região de Luzon no norte de Manila, nas Filipinas, sob domínio espanhol, foi atacada e dominada por piratas, o que foi determinante para chamar a atenção do mundo ocidental no combate à pirataria marítima no leste asiático. O governador local espanhol, Dom Gonzalo de Ronquilo, requisitou auxílio da armada espanhola para combater os piratas, que respondeu enviando considerável número de navios de combate para patrulhar a região. Dessa forma, vários fatores contribuíram para a diminuição da pirataria marítima na região, tais como a redução do número dos entrepostos que atendiam piratas, a centralização do poder estatal e o aumento do patrulhamento do mar (VASCONCELOS, 2015).

O final do século XVI foi determinante para o fim da era dos piratas do oriente. Para combater a pirataria marítima na região, Toyotomi Hideyoshi⁴ proibiu o porte de armas no Japão e criou o "Selo Vermelho". Este selo era a autorização para navios privados realizarem comércio, considerando como piratas os navios que navegassem sem o selo (LEONARD, 1979).

Com o aumento das dificuldades para o exercício da pirataria marítima, gradualmente reduziram-se o número de piratas e seu poder naval. Diversos piratas deixaram o Japão e mudaram-se principalmente para as Filipinas e a Indonésia, próximo ao estreito de Málaca.

³ A cidade de Huangshan, cidade natal do pirata Wang Zhi, teve a escultura do famoso pirata depredada por dois professores chineses que o consideraram "traidor da raça" (VASCONCELOS, 2015).

⁴ Toyotomi Hideyoshi (1536-1598) foi um Daimiô (grande senhor feudal) que batalhou para a unificação japonesa. A maior parte dos historiadores consideram-no o segundo maior líder da unificação japonesa, atrás apenas do Shogun Tokugawa (LEONARD, 1973).

2.3 As grandes navegações e a era de ouro dos piratas (1650 a 1730) - o curso como força militar de estado.

A transição da Idade Média para a Idade Moderna ocorreu por diversos fatores, dentre eles a centralização do poder estatal e a ascensão da classe comerciante. O comércio marítimo impulsionou a evolução das técnicas de navegação que permitiram criar navios maiores, capazes de navegar por maior tempo e distâncias mais longas, sendo possível realizar grandes navegações até outros continentes.

No continente europeu, enquanto a Itália e a Alemanha ainda não haviam consolidado poder centralizado⁵, Inglaterra e França – que até então se destacavam como maiores potências da Europa – estavam imersas na guerra dos cem anos⁶. Neste cenário, os estados da Espanha e Portugal⁷ tiveram vantagem para se lançar nas grandes navegações, culminando posteriormente na descoberta da América e sua colonização.

Assim, o estabelecimento de colônias na América foi fator que ganhou destaque no período, uma vez que permitiam o fornecimento de matéria-prima a preços baixos e garantiam um mercado consumidor para os bens produzidos na metrópole (SANTOS, 2015).

Inicialmente exploratória, as ocupações da América portuguesa e espanhola tiveram como principal atividade a extração de matéria prima. Aumentou-se o fluxo de embarcações e de transações realizadas pelo mar. Navios carregados, com metais preciosos e produtos de fácil comercialização, a caminho da metrópole chamaram a atenção dos piratas, o que colaborou para tornar terreno fértil para o surgimento da pirataria marítima em larga escala no mar caribenho, vez que era o principal canal de escoamento do ouro e outras riquezas extraídas da América

⁵ A Alemanha se unificou em 1871, durante a guerra franco-prussiana, enquanto que a reunificação italiana ocorreu em 1870 pelo movimento conhecido como "risorgimento".

⁶ De 1337 a 1453, tido por alguns historiadores como a causa da colonização tardia da América pela Inglaterra e França, que eram até então as duas maiores potências da Europa.

⁷ Existe debate entre historiadores se existiu uma escola de ciências náuticas no Algarve, conhecida como Escola de Sagres. Os defensores da existência desta escola atribuem a ela o sucesso português nas grandes navegações, sendo a responsável por reunir pesquisadores de cartografia, astronomia e geografia.

espanhola com destino à Europa. O relevo também contribuiu, trata-se de um golfo com inúmeras ilhas, facilitando a fuga e ocultação de navios.

Já no início do século XVII, piratas franceses – posteriormente conhecidos como bucaneiros - estabeleceram-se na Ilha de Hispaniola, atual Haiti, formando uma região livre das leis e do governo das potências europeias (VASCONCELOS, 2015). O auto-governo da ilha de Hispaniola durou aproximadamente de 1650 a 1680, findando-se com a retomada do governo da ilha pela Espanha. A pequena ilha de Tortuga, ao norte do Haiti, foi o destino dos piratas expulsos de Hispaniola, tornando-se lá um antro de pirataria marítima.

Concomitantemente, a Inglaterra que rivalizava com a Espanha pelo domínio dos mares, ocupou a Jamaica, até então possessão espanhola, passando a expedir inúmeras cartas de corso que autorizavam navios privados a saquear navios espanhóis, reduzindo significativamente o tesouro espanhol (VASCONCELOS, 2015).

O corso é a autorização, concedida por um estado a navio privado, para pilhar navios de nações inimigas ou navios que não pertencem ao estado de outorga (ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA). Outra definição, apresentada por Ethan Nadelmann (1990), define o corso como a versão oficialmente sancionada da pirataria marítima, direcionada a estados inimigos ou quem com eles pratique transações comerciais. Foi habitualmente utilizado entre os séculos XIV e XIX, tanto por estados orientais como o Reino de Makassar (SHAH, 2013), como por estados ocidentais como a França, Espanha, Inglaterra, Países Baixos⁸ e até mesmo os Estados Unidos da América durante a Guerra da Secessão (FERNANDES, 2009 apud ZANELLA, 2013).

No período de maior atividade da pirataria marítima no Caribe, o pirata francês Olivier Levasseur construiu o Forte Rocher, em Tortuga, com objetivo de defender a ilha das investidas espanholas. O forte tornou-se o centro de operações dos piratas da região e o principal centro de comércio dos saques e de contrabando, tornando-se praticamente uma região autogovernada (JONES, 2016).

⁸ Os Países Baixos criaram em 1602 e 1621 as Companhias Holandesas da Índias Orientais e Ocidentais, financiando corsários para manter o fluxo de especiarias ao país batavo (PEREIRA, PEREIRA, 2014).

Segundo Ana Vasconcelos (2015), durante o período, na região surgiram os piratas mais famosos da história: Edward Teach, o barba negra, nasceu em família nobre em 1680 e tornou-se pirata com 30 anos de idade, fez parte da marinha espanhola antes de tornar-se pirata. Ganhou fama pela crueldade com que tratava as vítimas e ter conseguido realizar vultosos saques. Morreu em 1718 após confrontar-se com a marinha britânica. Henry Morgan, nascido em 1635 no país de Gales possuiu autorização⁹ da rainha para realizar saques contra navios de nações inimigas. Em um ataque ao Panamá, Capitão Morgan utilizou 35 navios e tripulação de dois mil homens, capacidade naval superior ao da maioria dos países da época. Foi nomeado tenente-governador da Jamaica pela coroa inglesa e faleceu em 1688. Khzir, o barba ruiva, nascido na Grécia em 1470, realizou diversos ataques piratas no mar mediterrâneo com seus dois irmãos, Arúj e Ishag. Após diversos saques bem sucedidos e ser reconhecido por sua capacidade estratégica no mar, recebeu o título de governador da Argélia, capitão da armada otomana e abandonou a pirataria marítima. Willian Kidd, conhecido como Capitão Kidd, nascido na Inglaterra em 1645, possuiu carta de corso para atuar em benefício dos interesses britânicos no oceano Índico. Porém, relatos contam que Kidd abusou da carta de corso e passou a atacar também navios comerciantes ingleses, o que o tornou procurado pela marinha britânica até ser capturado e enforcado em 1701. Francis Drake, também inglês, nasceu em 1540 e tornou-se corsário a serviço da rainha britânica, tomou posse da Califórnia e foi o primeiro capitão a realizar a circumnavegação completa¹⁰. O tesouro apropriado por Drake permitiu à coroa britânica o pagamento da dívida externa e a fundação da Companhia do Levante, posteriormente transformada na Companhia das Índias Orientais que enriqueceram o Estado Inglês (KEYNES, 1930). Jack Rackham, o Calico Jack, nasceu na Inglaterra em 1682 e foi o criador do símbolo pirata da caveira, com duas espadas cruzadas abaixo, em fundo preto. Após carreira bem sucedida de pirata foi capturado e condenado a força em 1720. Bartholomew Roberts, Black Bart, nasceu na Inglaterra em 1682 e tornou-se pirata

⁹ A autorização estatal para particulares cometerem atos análogos aos de pirataria marítima contra navios de nações inimigas é chamada de corso, estudado com mais profundidade nos próximos dois capítulos.

¹⁰ A primeira circumnavegação, navegação marítima em torno da terra, é atribuída à Fernão de Magalhães, porém o capitão português foi morto nas Filipinas durante a viagem, sendo a rota completada por seu navegador Juan Sebastián Elcano.

com 35 anos, foi o pirata que realizou mais saques na história e é responsabilizado por afundar cerca de 400 navios.

Segundo Baylus C. Brooks (2016), nos anos entre 1680 e 1687 ocorreram eventos relevantes que desencadearam a diminuição da pirataria marítima no oceano atlântico. Talvez o mais importante tenha sido a proibição pela Inglaterra em 1680 da navegação de navios estrangeiros em águas inglesas. Dessa forma, ficou prejudicada a principal técnica de aproximação dos piratas em um porto, conhecida como perfídia: baseava-se no uso de bandeira falsa, de nação amiga, com o intuito de simular que possuía condição de proteção (SIMÕES, 2006). Esta estratégia facilitava a navegação livre, ocultação e fuga dos piratas.

A Trégua de Ratisbon, assinada em 1684, entre a França, Espanha e Sacro Império Romano Germânico, colocou fim à Guerra de Reunions e proibiu o corso por vinte anos, relegando os corsários à ilegalidade. Em 1685, a Marinha Real Inglesa destacou o Capitão Mitchell para reprimir a pirataria no mar do Caribe, sendo construído, em 1687, um forte na Jamaica para aumentar a patrulha marítima no mar do Caribe e combater a pirataria marítima.

2.4 A Pax Britannica

Com o fim das guerras napoleônicas, em 1815, a Europa seguiu por um período de relativa estabilidade até 1914, com o início da primeira guerra mundial¹¹. Este período é conhecido entre os historiadores como *Pax Britannica*, cujas metas estatais inglesas incluíram a extinção do tráfico marítimo de escravos e o fim da pirataria marítima (GOUGH, 1990).

O Reino Unido ganhou proeminência como maior potência europeia no período. Já a França carecia de poder forte e centralizado após a queda de Napoleão Bonaparte, em 1815, após a derrota na batalha de Waterloo, atual Bélgica, e o falecimento dele em 1821 na Ilha de Santa Helena. No mesmo sentido, Alemanha e Itália continuavam desunificadas e a Espanha encontrava-se

¹¹ Ademais da ocorrência das guerras de reunificação da Itália e da Alemanha a partir de 1870, não foram conflitos generalizados que envolveram a maioria dos países como as guerras napoleônicas ou a primeira grande guerra.

enfraquecida devido a independência da maioria das colônias americanas¹² (POMER, 1981). Diante o exposto, o império britânico foi a potência europeia com maior capacidade de projetar-se militar e culturalmente.

O parlamento inglês em 31 de maio de 1889 promulgou o Ato de Defesa Naval¹³, conceituando o “two-power standard” da Marinha Real, determinando que a marinha de guerra do Reino Unido tivesse o número de navios de batalha igual ao número somado das duas próximas potências navais, que na época eram a França e a Rússia (SONDHAUS, 2001). O cumprimento do Ato de Defesa Naval levou o Reino Unido a deter a hegemonia dos mares e domínio das principais rotas marítimas, dominando também o comércio marítimo internacional e diversas colônias ao redor do mundo. Segundo a historiadora Joelza Ester Domingues (2016), para descrever o poderio britânico durante o período, a frase "o sol nunca se põe no Império Britânico" é recorrentemente usada entre os historiadores, indicando que o Reino Unido possuía tantas colônias ao redor do mundo que o sol sempre estaria sobre alguma parte do império.

A relativa paz no continente europeu após as guerras napoleônicas acabou revelando que o corso - que até então despontava como uma força militar privada, com interesses próprios, porém alinhados com a potência que expedia a competente carta de corso - passou a ser considerado como ameaça aos interesses de domínio absoluto dos mares pelos estados nacionais. A intenção de exercer plena soberania sobre o mar territorial despertou grande interesse nas nações europeias em abolir o corso.

A oportunidade surgiu com o fim da guerra da Criméia (1853-1856). Os Estados envolvidos celebraram a paz do conflito por meio do Tratado de Paris, em 1856, cujo instrumento multilateral previu a proibição do corso, revogando-se as proteções estatais outrora concedidas.

¹² A Espanha sofreu duro impacto econômico durante o começo do século XIX devido aos conflitos internos posteriores às invasões napoleônicas e as independências das colônias americanas: Equador em 1811, Colômbia em 1811, Venezuela em 1811, Paraguai em 1813, Uruguai em 1815, Argentina em 1816, Chile em 1818, México em 1821, Peru em 1821 e Bolívia em 1825.

¹³ Do original: "Naval Defence Act 1889"

2.5 A guerra industrial: a reinvenção da marinha de guerra e a obsolescência dos navios piratas

Conforme já exposto, diversos fatores contribuíram para a diminuição da pirataria marítima, tais como: maior controle estatal sobre as regiões povoadas da América, reduzindo o número de entrepostos que serviam de abastecimento aos navios piratas; as políticas inglesas de repressão da pirataria marítima durante o período conhecido como *pax britannica*; a proibição da carta de corso que enfraqueceu a pirataria marítima, reduzindo o número de ataques piratas no caribe, entre outros.

O fator tecnológico, também, teve vital importância para a redução da pirataria marítima. Durante a Antiguidade, os piratas utilizaram muito as galeras¹⁴, grandes e fortes, poderiam fazer frente aos navios de combate dos estados antigos. Na idade média a maioria das galeras foi substituída por barcas, de propulsão a velas e mais velozes. A navegação a vela dispensou o uso de escravos, tornando a viagem e a manutenção mais barata, o que permitiu aumentar a tripulação dos navios ocasionando maior eficiência dos saques (VASCONCELOS, 2015).

Durante os séculos XVII e XVIII, no Mar do Caribe foi comum a utilização de pequenas corvetas¹⁵, saveiros¹⁶ e escunas¹⁷, enquanto que o junco¹⁸ foi bastante utilizado na Ásia.

Os maiores navios de combate, na era de ouro dos piratas, eram os galeões, grandes navios cujo tamanho permitia instalar vários canhões. Eram também utilizados para o carregamento de ouro e prata da América espanhola face sua capacidade de se autodefender. O pirata Barba Negra chegou a possuir um, o galeão Vingança da Rainha Ana¹⁹, com quarenta canhões, porém, por ser lento, não se adequava às necessidades de fuga e ocultação própria da atividade pirata da época, Barba negra afundou-o após um ano de uso (VASCONCELOS, 2015).

¹⁴ Navios a remos, normalmente movidos por escravos.

¹⁵ Navio de combate leve, com capacidade de levar pequenos canhões.

¹⁶ Pequeno navio a vela de madeira.

¹⁷ Navio de vela quadrada e casco fino, bastante veloz para a época.

¹⁸ Maiores navios a vela já construídos e possuíam velas feitas de materiais rígidos, como o bambu, ao invés de pano como eram feitos os navios europeus.

¹⁹ Do original: Queen Anne's Revenge

Até então, os navios de Estado e os utilizados nas marinhas de guerra tinham poder de fogo e capacidade de combate muito próximos aos navios utilizados pelos piratas. As embarcações feitas de madeira e com propulsão a vela eram simples, podendo ser construídos ou consertados na maioria dos portos da época. Os canhões, pólvora e balas de canhões eram itens que podiam ser adquiridos com certa facilidade e não necessitavam de mão de obra especializada para funcionar. Dessa forma, surgiram piratas com poderio militar similar ao de estados de grande poder naval, como Capitão Morgan com 35 navios e dois mil homens.

O ponto de inflexão do emprego dos meios tradicionais de pirataria marítima começou em abril de 1861 com o início da Guerra da Secessão americana, guerra civil que durou quatro anos e é considerada por historiadores como a primeira guerra total²⁰ da história (KENNEDY, COHEN, BAILEY, 1987), bem como a primeira guerra industrial (GRAY, 2015).

Durante o decorrer da guerra houve diversos avanços tecnológicos. Estradas de ferro para transporte de tropa foram sistematicamente construídas, surgiram rifles de repetição e iniciou-se o reconhecimento aéreo das linhas inimigas por meio do uso de balões²¹.

A marinha de guerra foi reinventada, os navios de madeira com canhões munidos com bolas de ferro foram substituídos por encouraçados e navios com cascos de aço, com peças de artilharia e rudimentares procedimentos de alimentação automática dos canhões. Pela primeira vez na história foi utilizado submarino em combate.

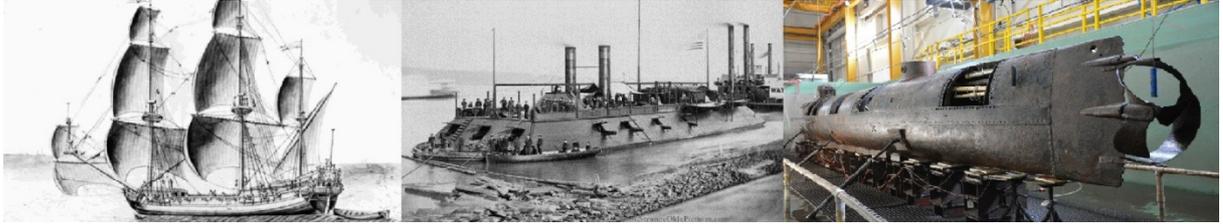
O CSS Hunley, da força Confederada, possuía um torpedo e era capaz de transportar oito tripulantes que eram os responsáveis pela propulsão manual do submarino por meio de manivela. O precursor dos submarinos de combate se aproximou do navio USS Housatonic, da união, na noite de 17 de fevereiro de 1864 e fixou o torpedo no casco, se afastou por cerca de 40 metros e detonou o explosivo

²⁰ Guerra total tem como conceito a mobilização, pelos estados beligerantes, de toda força produtiva e recursos em prol do esforço de guerra. Há discussão se apenas a segunda guerra mundial (1939-1945) pode ser considerada como guerra total ou ainda período de guerra iminente também poder ser enquadrado, porém ressalta-se que principalmente nos estados confederados a economia foi praticamente inteira voltada para a produção de insumos de guerra.

²¹ A primeira utilização de balões para reconhecimento aéreo foi realizado pela França na batalha de Fleurus contra a Áustria em 1794, porém não foram utilizados de modo sistemático ou tiveram impacto significativo no conflito.

causando o afundamento de ambas as embarcações²² (NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND, 2017).

Figura 1 - Imagem lado a lado do Galeão Queen Anne's Revenge²³ (imagem conceitual), Fotografia do Ironclad USS Cairo em 1862 e fotografia do CSS Hunley.



Fonte: Wikimedia Commons

Conforme é possível verificar na imagem acima, o avanço tecnológico foi fator relevante para a derrocada das atividades piratas. Não seria mais possível aos piratas superar as marinhas de patrulha através do uso da força, não possuíam recursos para conseguir produzir navios a altura, bem como não eram organizados para se estruturarem como grupo. Em paralelo, diminuiu-se o uso dos serviços de corsários pelos estados nacionais, vez que os navios de combate particulares tornaram-se incapazes de fazer frente às forças estatais, perdendo de utilidade em eventuais guerras.

Assim, uma vez que as forças armadas são o instrumento mais importante do poder político-militar e Nicolau Maquiavel (1513) afirma ser desejável que os estados componham suas forças exclusivamente com exército nacional profissional, com forte vínculo ao estado, o século XIX ficou marcado também pela definitiva profissionalização dos exércitos nacionais, descaracterizando a conveniência de se utilizar de corsários e forças mercenárias.

Dessa forma, o alto grau de desenvolvimento militar ocorrido durante a guerra civil americana, aliado aos avanços tecnológicos alcançados pelas forças militares estatais no final do século XIX, na corrida armamentista na Europa durante o período conhecido como segunda revolução industrial (SOUZA, 2016), impactou não só com o acentuado declínio da pirataria marítima, como também o do corso ou

²² Existe tese que defende que a explosão não causou o afundamento do submarino, mas sim os tripulantes desmaiaram após o esgotamento do oxigênio, uma vez que quando o submersível foi recuperado, os corpos dos tripulantes estavam sobre a manivela.

²³ Maior navio pirata da Era dos Piratas.

qualquer força privada ou mercenária a disposição dos estados. Relegados à mera criminalidade, os ataques piratas diminuíram, atingindo graus toleráveis de incidência (SWEIJS et al, 2010).

2.6 O ressurgimento no século XXI

Desde a *Pax Britannica*, até o fim do século XX, o mundo ocidental conviveu com níveis menores, em termos quantitativos de incidência, de pirataria marítima e houve relativa sensação de paz no oceano atlântico, pelo menos em relação à essa grande ameaça de outrora. Embora nunca tenham deixado de existir, os ataques piratas tornaram-se escassos e não representavam prejuízos significativos, a ponto de ser necessária a ação conjunta da marinha de guerra de grandes potências ocidentais.

Porém, o ressurgimento de ações mais frequentes e com crescente violência redundou em iniciativas do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). No final da primeira década do século XXI, em decorrência do aumento do número de incidentes em três principais zonas marítimas, que são as destacadas a seguir, o CSNU manifestou-se.

2.6.1 Mar da Somália

Após conquistar a independência do Império Britânico e da Itália em 01 de julho de 1960, a Somália passou por um período de instabilidade política até 1969, quando por meio de um golpe de estado o comandante militar Siad Barre assumiu o governo somali, permanecendo até 1991 com fortes influências socialistas, principalmente pelo modelo chinês.

Com a guerra fria se aproximando do fim, houve diminuição do auxílio soviético ao governo de Siad Barre que acabou sendo deposto em 1991, devido a revoltas populares. Desde a derrubada da autocracia de Barre, a Somália segue em guerra civil que se estende até os dias de hoje. Atualmente, o país não tem um poder central forte que consiga a coesão das diversas regiões, muitas delas controladas por líderes locais, denominados "*criminal lords*", com expressivo poder

local a ponto de governar a região de fato. Há ainda reivindicações por independência, como as províncias de Somalilândia, Puntilândia e Jubalândia (KONTOROVICH, 2012).

Neste cenário de vários territórios autônomos, sem um governo pleno no país e com a Marinha e a guarda costeira Somali desativada desde 1991 (LEHR, 2007), a costa da Somália acabou por se tornar área desprotegida contra a pesca predatória por grandes navios pesqueiros e o depósito irregular de lixo tóxico, deixando diversas comunidades de pescadores sem sustento. Nesse contexto, desde 1991 ocorreram diversos incidentes envolvendo navios de pescadores de nações estrangeiras e pescadores locais ressentiram-se da atuação estrangeira dificultando sua ação de subsistência. Vale ressaltar que, na costa somali, há lagostas e peixes pelágicos de alto valor agregado.

Com o agravamento da pobreza nas comunidades litorâneas somalis, grupos de pescadores se armaram, atacaram e sequestraram navios, sendo que esta atividade criminosa mostrou-se mais rentável do que a pesca para revenda no mercado local. Em consequência, alguns grupos rebeldes passaram a financiar atividades piratas, com foco principalmente em obter resgate²⁴ das empresas seguradoras de frete marítimo (WALDO, 2009).

Com o aumento do número de ataques piratas na costa somali, em 2008 - ano em que ocorreram 95 ataques e 39 sequestros - o governo da Somália enviou uma carta ao presidente do Conselho de Segurança das Nações Unidas relatando a deficiência do estado somali em manter a ordem em seu mar e solicitou auxílio no combate à pirataria marítima.

Ciente da situação precária do país africano, o Conselho de Segurança da ONU se reuniu e emitiu a Resolução nº 1816/2008, onde declara a pirataria marítima e o roubo armado, no mar territorial da Somália e no alto mar adjacente, como ameaça à paz internacional e a segurança na região, bem como convoca todos os países a auxiliar ativamente no combate à pirataria marítima. A resolução também autorizou por seis meses que os estados pudessem entrar e usar o mar territorial somali com o fim de reprimir a pirataria marítima com força militar naval.

²⁴ O sequestro do navio Albedo da Malásia durou quatro anos e foi o mais longo da costa africana.

Em um trabalho realizado pela organização Oceans Beyond Piracy (OBP), organização privada sem fins lucrativos, sediada em Colorado nos Estados Unidos da América que desenvolve estudos sobre a pirataria marítima, estimou-se os custos econômicos da pirataria marítima na costa da Somália desde 2010. Foram computados como custos derivados da pirataria não apenas os valores pagos em resgate, mas todos aqueles que estão envolvidos com os prejuízos causados pelos atos piratas, decompondo os custos globais em 9 divisões:

1 - Custos com resgate e pagamentos associados aos resgates:

Embora as quantias pagas aos piratas como resgate pelos sequestros de navios sejam significativas, os resgates pagos representam em torno de 1% a 2% do total dos custos associados à pirataria marítima. Isso ocorre em razão de existir diversos outros fatores e atividades que demandam investimentos. O próprio pagamento de resgate, uma vez que a recusa ao pagamento de resgate não é uma opção humanitariamente viável, inclui diversas etapas implícitas e onerosas que devem ser levadas em consideração. Tais como os custos associados à logística da entrega do pagamento do resgate, a negociação, a recuperação dos navios seqüestrados, os danos à embarcação durante o tempo de cativo e os prejuízos pela falta de manutenção durante este mesmo tempo.

Em média, o tempo aproximado de negociação, que influi nos custos totais do resgate, é de seis meses, podendo chegar a quase três anos, como ocorreu com o navio panamenho Iceberg I, sequestrado em 2010 (BOWDEN, 2012).

2 - Custo com operações militares, incluindo as três maiores cooperações interestatais como a CTF-151, NATO's Operation Ocean Shield e a EUNAVFOR's Operation Atalanta, bem como as incursões independentes realizadas pela China, Índia, Japão, Rússia e Coreia do Sul.

3. Custo com equipamentos, dispositivos de segurança e guardas particulares armados²⁵, computando-se os vigilantes armados e não armados, proteção e controle de acesso à ponte, acomodações e maquinários, arames farpados e

²⁵ A Organização Marítima Internacional, através do Comitê pela Segurança Marítima, órgão com atribuição em matéria de segurança marítima, lançou um manual de boas práticas para proteção contra pirataria marítima na Somália (Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy - BMP), cujos estudos estimam que o custo com segurança privada em 2011 foi de aproximadamente 533.609.653 a 629.248.653 dólares, representando um custo de 50.000 dólares por viagem, com média de duração de 8 dias por viagem. Para mais informações: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/Default.aspx>.

elétricos, canhões de pulverização de água e espuma, dispositivos acústicos, práticas de manobra, circuito interno de câmeras de vigilância, iluminação do convés superior, alarmes, sala segura, fortalezas e monitoramento em solo.

4 - Custo com mudança de rota de navios. A travessia do mar arábico por navios tanques e navios cargueiros em linha reta percorria 1.516 milhas marítimas, levando-se aproximadamente cinco dias e sete horas a uma velocidade de 12 nós.

Com a orientação de alterar a rota, navegando ao longo da costa de Oman e da costa indiana, aumentou-se a distância percorrida para 2.276 milhas náuticas (aproximadamente 50,13%), aumentando, também, o tempo de percurso para sete dias e vinte e uma horas.

Esta alteração de rota elevou os custos estimados do percurso em aproximadamente 49,61%, levando-se em consideração o consumo de combustível e o aumento do número de dias do uso dos navios.

5. Custo com aumento da velocidade dos navios ao atravessar áreas de risco. Descrito como um dos modos mais efetivos para se esquivarem de um ataque pirata pelo BMP, os navios não militares são orientados a aumentar a velocidade dos navios, deixando de aproveitar totalmente a impulsão natural das rotas marítimas. Considerando que os navios petroleiros de alta capacidade (Very Large Crude Carrier - VLCC) tem velocidade ideal de curso de 12,8 nós, tal prática mostra-se efetiva por não haver notícia que navios com velocidade acima de dezoito nós foram capturados por piratas. Apesar de ser aparentemente simples, mostra-se uma técnica custosa, uma vez que se aumenta o consumo de combustível na proporção de 27,59% a 37,76%, durante o trânsito pelas áreas de risco.

6. Custo de trabalho, compreendido como o custo-extra pago à tripulação em decorrência de viagens marítimas por áreas de alto risco. A Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes (ITF²⁶) e as empresas que empregam mão de obra em transportes marítimos mantém um fórum²⁷ de discussão onde foi firmado acordo coletivo que garante aos trabalhadores receberem o dobro do pagamento devido durante o período que o navio estiver atravessando área de alto risco. Em

²⁶ International Transport Workers' Federation (ITF) é uma organização internacional dos trabalhadores de transportes que busca implementar normas de segurança e mediar negociações com empresas empregadoras.

²⁷ International Bargaining Forum (IBF), organização que busca mediar empregados e empresas que atuam no transporte internacional.

2011, ano que houve o maior custo com este adicional de periculosidade, o custo mundial estimado foi de 471,6 milhões de dólares.

7. Custos com o sistema jurídico e prisionais de piratas, que, diferente dos demais custos relacionados à pirataria internacional, aumenta conforme se aumenta a repressão à pirataria marítima. Isso se dá uma vez que o número de piratas sendo presos é maior do que o número de piratas que deixa a prisão.

Estima-se que o custo prisional com piratas aumentou 26,67% de 2011 a 2012²⁸. Assim, embora o número de incidentes esteja diminuindo, as penas geralmente duram por anos²⁹, o que majora os custos em razão do aumento do número de presos.

8. Custo de seguro do frete marítimo: teve seu ápice em 2010, porém diminuiu ao longo do tempo devido ao empenho da comunidade internacional em reprimir a pirataria marítima. O maior impacto foi de 2011 para 2012, com a diminuição do custo total - relativo a seguridade dos navios mercantes - de 634,9 milhões de dólares para 550,7 milhões. Recentemente a pirataria marítima na Somália voltou a causar preocupação quanto aos custos relacionados ao seguro marítimo. Em 2016, não houve incidentes de sequestro de embarcações, mas em 2017 houve dois casos, o que pode retratar uma mudança no quadro³⁰.

9. Custo de organizações anti-pirataria, incluindo organizações não governamentais independentes e organizações vinculadas às Nações Unidas, com custo estimado em 24 milhões de dólares em 2012.

A partir de 2012 os ataques piratas na costa da Somália diminuíram. Em janeiro de 2011, ápice da pirataria marítima na costa somali, havia 32 navios capturados e 736 reféns, sob custódia dos piratas. A partir de 2012, o número de incidentes diminuiu, até que entre 2013 e 2015 atingiu níveis desejáveis. Em outubro de 2016 não havia navios ou reféns em poder dos piratas (NAVFOR, 2018). Porém, entre 2016 e 2017 voltou a surgir incidentes de ataques piratas na Costa da Somália com alguns poucos casos registrados. Após quase cinco anos sem ocorrência de sequestro de embarcações, o navio petroleiro Aris 13, do Ceilão³¹, foi tomado por

²⁸ Total de 6,4 milhões de dólares em 2012, segundo o estudo.

²⁹ Muitos países da Europa fixaram a pena de pirataria marítima entre 5 a 15 anos de prisão.

³⁰ Um dos casos foi um navio petroleiro de nome Aris 13, com 1800 toneladas de óleo cru.

³¹ Sri Lanka.

piratas somalis, porém libertado sem pagamento de resgate após confrontar-se com a força policial marítima de Puntlândia³², ressurgindo, com isto, o fantasma da pirataria na costa da Somália (CUMMINS, 2017).

No contexto atual, não houve casos bem sucedidos de ataques piratas na costa da Somália, até o primeiro semestre de 2018. Foram registradas duas tentativas de abordagem, sob n° 036-18 e 064-18, pelo Serviço de Crimes Comerciais³³. Em ambas as ocasiões, houve troca de tiros entre a segurança armada dos navios e piratas, resultando na desistência do prosseguimento dos ataques. Também não foram reportados casos de pessoas feridas ou danos graves aos navios.

2.6.2 Estreito de Malaca

Uma das rotas marítimas mais importantes do mundo, segundo Freeman (2003), o estreito de Malaca une o mundo ocidental ao mundo oriental (Oceano Índico com o Oceano Pacífico) e é o segundo maior trânsito petrolífero do mundo³⁴.

Dentre diversos fatores que tornam o estreito de Malaca uma região com alta incidência de pirataria marítima, é possível citar a questão cultural, o alto trânsito de cargas e o relevo da região que acaba por facilitar a fuga e a ocultação dos piratas.

Desde a Idade Média o estreito de Malaca foi local privilegiado para a prática de pirataria marítima. Diferentemente da realizada na costa somali e no Golfo da Guiné, a pirataria no estreito de Malaca tem características rudimentares e, em sua maioria, os ataques não são realizados com amparo de grupos criminosos organizados. A maior parte dos casos não visa apropriar-se do navio ou sequestrar os tripulantes para extorquir resgate, mas foca-se em apropriar-se de parte da carga e de pertences dos tripulantes.

³² Do original: Puntland Maritime Police Force. É a força marítima local da região de Puntland, formada entre 2010 e 2012 com o objetivo de erradicar a pirataria, a pesca ilegal e dar suporte à logística de ajuda humanitária direcionada à Somália.

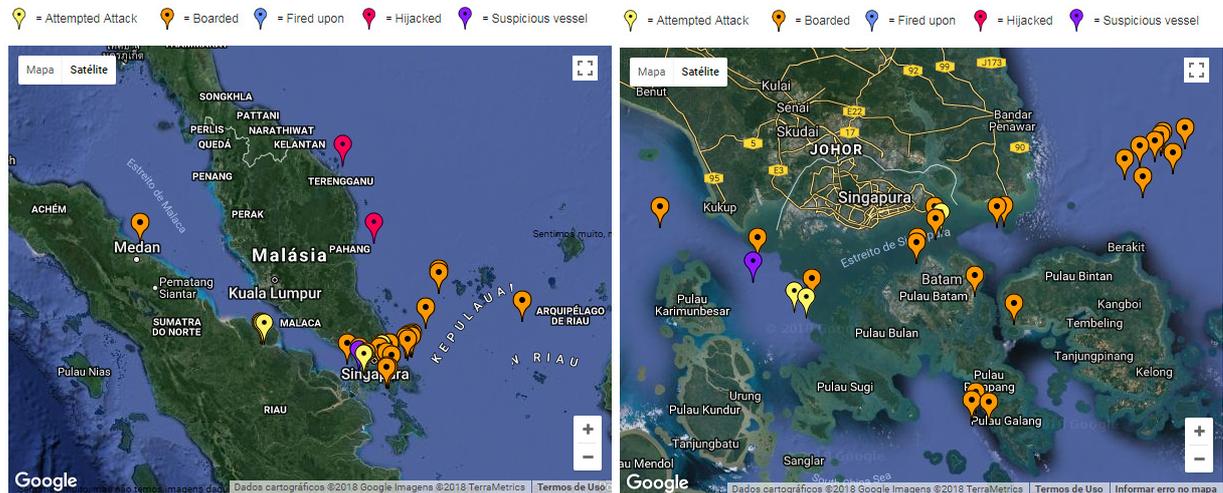
³³ Commercial Crime Services (CCS) é vinculado à Câmara Internacional do Comércio e objetiva o combate a todas as formas de crimes comerciais.

³⁴ O maior é o Estreito de Hormuz. Para mais informações: www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452.

A revista Forbes (2013) realizou um levantamento sobre os portos de containeres mais movimentados do mundo³⁵. Dos dez³⁶ maiores, sete estão localizados na China, cuja principal rota de acesso ao ocidente passa pelo estreito, sendo que em segundo lugar o porto de Cingapura, situado no final do estreito de Malaca.

Quanto ao relevo, há grande número de ilhas ao longo do canal, o que possibilita aos piratas diversos pontos de ocultação. O arquipélago de Riau possui mais de duas mil ilhas segundo a enciclopédia britânica e localiza-se no final do estreito de Malaca.

Figura 2: imagem dos ataques piratas no estreito de Malaca em 2017, com foco no arquipélago de Riau.



Fonte: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2017>.

Conforme é possível verificar, em ambos os mapas acima, as diversas ilhas³⁷, no final do estreito de Malaca, facilitam a atuação dos piratas.

Em decorrência do relevo insular acidentado, os grandes navios têm dificuldade para trafegar pelo estreito em alta velocidade devido à baixa

³⁵ A reportagem utilizou como critério a movimentação de containeres. Porém ao se realizar o estudo verificou-se que há diversos critérios para se averiguar qual é o maior porto do mundo como: valor total movimentado, toneladas de cargas movimentadas, número de navios atendidos, número de empresas atuantes, tamanho da área geográfica do porto, etc.

³⁶ Em ordem crescente, os dez portos elencados foram: 10-Tianjin, China; 9-Jebel Ali Port, Dubai; 8-Guangzhou Harbor, China; 7-Qingdao, China; 6-Ningbo-Zhoushan Port, China; 5-Busan Port, South Korea; 4-Hong Kong, China; 3-Shenzhen, China; 2-Singapura; 1-Shanghai, China. O porto de Santos figura em 39º lugar.

³⁷ "Palau" significa "ilha" na língua indonésia.

profundidade do canal, apenas 25 metros no ponto mais profundo, o que também contribui para facilitar a abordagem dos piratas (SHAH, 2013).

2.6.3 Golfo da Guiné

O Golfo da Guiné é uma grande reentrância na costa ocidental da África e área rica em exploração de petróleo. Vários Estados rodeiam o Golfo, entre eles a Nigéria, que ocupa a colocação de 13º maior produtor mundial de petróleo, representando 3% da produção mundial, com média de 1871 mil barris por dia, conforme estatística da U.S. Energy Information Administration (EIA, 2015).

Encontra-se dentro da região marítima denominada “Atlântico Sul”, conforme descrito no Livro Branco de Defesa Nacional (2012)³⁸. O Atlântico Sul guarda especial relação com os interesses do Brasil, uma vez que parcela significativa das exportações e importações brasileiras é escoada por via marítima, conforme dados do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; onde todos apontam que, em 2015, os portos brasileiros foram responsáveis pelo tráfego de 98,6%³⁹ das exportações, sendo 95,9% por via marítima.

Neste cenário, denota-se que o Brasil possui especial atenção, sendo vital à economia brasileira a manutenção da boa ordem no mar em oceano inserido no entrono estratégico primário nacional.

O Livro Branco de Defesa Nacional expõe que o Brasil exerce natural influência sobre o Atlântico Sul, sendo que a forte dependência do tráfego marítimo constitui um relevante desafio para a defesa nacional, bem como norteia a aproximação com os países da África Oriental para a construção de ambiente cooperativo no Atlântico Sul.

No ano de 1986, por meio da Resolução 41/2011⁴⁰, a Assembleia Geral da ONU denominou a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)⁴¹ como

³⁸ O Livro Branco de Defesa é o documento que orienta os procedimentos de segurança e políticas nacionais de defesa do Brasil.

³⁹ 2,7% por via fluvial.

⁴⁰ Originalmente a Resolução recebeu a denominação “A/RES/41/11, de 27 de outubro de 1986, da 50º sessão plenária.

⁴¹ Integram 24 países banhados pelo Atlântico Sul: África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné-Conacri, Guiné-Bissau,

sendo a região marítima da América do Sul à África⁴², composta por 24 países e com importância estratégica aos interesses do Brasil. Embora exista duas potências europeias com territórios no hemisfério sul, França e Reino Unido, estas não integram a ZOPACAS.

Sendo assim, constata-se que entre os países localizados no Atlântico Sul, o Brasil é o país com litoral mais extenso, maior capacidade marítima⁴³ e maior interessado na boa ordem no mar, face sua dependência econômica da navegação marítima, justificando, assim, o motivo da consideração do Atlântico Sul como entorno estratégico primário nacional brasileiro.

Neste sentido, aliado ao fato do oceano Atlântico ser ambiente imediato às operações marítimas brasileiras e objetivando-se a diminuição da presença militar estranha aos países integrantes da ZOPACAS, conforme descrito no Livro Branco de Defesa, é de interesse do Brasil a erradicação da pirataria marítima e do roubo armado no Atlântico Sul.

No entanto, diferentemente da pirataria marítima da costa da Somália, cujos ataques visam obter pagamentos de resgates pelos navios e pela tripulação, no Golfo da Guiné, os piratas usualmente utilizam-se da violência para se apropriar da carga dos navios, principalmente do óleo cru de navios petroleiros e posteriormente revendem-no para navios que estejam em trânsito pela região. Estima-se que, diariamente, a Nigéria – país com o maior PIB africano e o maior produtor petrolífero da região - perde entre 40.000 a 100.000 barris por dia em decorrência de roubos armados contra navios e ataques piratas (OSINOWO, 2015).

A situação no Golfo da Guiné segue preocupante para a economia regional. Foi registrado um aumento no número de ataques de 54, em 2015 com 44 reféns, para 95 em 2016 com 96 reféns, tornando-se o epicentro da pirataria marítima, uma

Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai.

⁴² Do original: “1. Solemnly declares the Atlantic Ocean, in the region situated between Africa and South America, a “Zone of peace and co-operation of the South Atlantic”.”

⁴³ No website “Global Fire Power” é possível realizar comparações do poder militar entre países, bem como observar o ranking global. Comparando o Brasil com a Argentina, o Brasil teve pontuação 110 em poder naval e a Argentina 42. Porém, ressalva-se que os critérios utilizados são números absolutos, o que podem acarretar fragilidades. Segundo o site, os Estados Unidos figuram em terceiro lugar, com a Coreia do Norte em primeiro seguido pela China. Para mais informações: “<https://www.globalfirepower.com/countries-comparison-detail.asp?form=form&country1=brazil&country2=argentina&Submit=COMPARE>”

vez que houve decréscimo dos incidentes na região do chifre africano⁴⁴ como consequência do aumento do patrulhamento realizado pelas marinhas internacionais (THE MEDI TELEGRAPH, 2017).

2.7 A Pirataria marítima e o roubo armado contra navios no Brasil

O Brasil possui um dos maiores litorais do mundo, com 7,4 mil quilômetros de extensão segundo dados oficiais (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2015). Apesar do amplo litoral, historicamente não há relatos no Brasil de muitos problemas com pirataria marítima, podendo-se citar poucos piratas e corsários que se aventuraram na costa brasileira (FRANÇA, 2014).

As riquezas brasileiras que seguiam rumo à Europa ganharam notoriedade em 1557, após o frade franciscano francês André Thevet, que viveu três meses no Brasil, ter retornado ao seu país de origem e publicado um livro sobre as diversas riquezas naturais da Capitania de São Vicente e a descoberta de minas de prata. Este documento foi traduzido para o inglês onze anos depois e chamou atenção de piratas e corsários que enxergaram a possibilidade de saquear vilas costeiras (FRANÇA, 2014).

Algumas incursões foram mal sucedidas, como a de 1595, quando uma grande frota francesa tomou a cidade de Ilhéus, no atual estado da Bahia. Porém, foram obrigados a se retirar em face da resistência local. Durante a era das grandes navegações, quatro corsários ganharam destaque no Brasil: o inglês Tomas Cavendish, que tomou a vila de Santos em 1591, ocupando-a por dois meses até prosseguir viagem rumo o Estreito de Magalhães. James Lancaster, também inglês, saqueou Recife em 1595. Jean-François du Clerc, que utilizando-se de perfídia⁴⁵, tentou saquear o Rio de Janeiro, mas a cidade, na época, contava com razoável efetivo militar devido a recente guerra dos emboabas e conseguiu se defender da invasão, prendendo du Clerc e sua tripulação. René Duguay-Trouin, francês, que em 1711 ocupou o Rio de Janeiro, mas acabou negociando sua retirada da cidade (FRANÇA, 2014).

⁴⁴ Também chamado de Corno Africano, inclui a Somália, a Etiópia, o Djibouti e a Eritreia.

⁴⁵ O navio utilizou a bandeira inglesa para se aproximar da costa, fingindo-se mercador.

Atualmente, não há relatos de ataques piratas na costa do Brasil. Já em águas interiores – local este que não configura, a princípio, como pirataria marítima, o que será discutido aprofundadamente no item 3.1 - há algumas ocorrências de roubo contra navios, com principal foco na área do porto de Santos. Os maiores alvos dos criminosos são os navios que aguardam nas proximidades das entradas de portos, enquanto não recebem ordem para atracar no cais.

Há casos também no rio Madeira e na foz do rio Amazonas, próximo a Macapá e do estreito de Breves, visando saquear produtos oriundos da zona franca de Manaus.

Segundo relatório do Serviço de Crimes Comerciais da Câmara de Comércio Internacional (ICC-CCS), não houve incidentes em águas brasileiras em 2017. Em 15 de fevereiro de 2018 houve uma tentativa de roubo em um navio cargueiro ancorado na proximidade de Macapá, no rio Amazonas, sendo que, após soar o alarme, os criminosos fugiram. Tais condutas não se configuram, a princípio, como pirataria marítima, embora empresas de seguros a classifiquem como tal.

2.8 O conceito histórico de pirataria marítima e mar territorial no direito internacional

O conceito primitivo de pirataria marítima era tido como todo ato ilícito cometido no mar ou através dele, incluindo os saques a povoados e mosteiros costeiros (ELLEMAN, FORBES e ROSENBERG, 2010).

Ocorre que a forma de atuação dos piratas se alterou ao longo do tempo, o que mudou também a forma de conceituar o que se entende por pirataria marítima. Durante a Idade Média, os vikings saqueavam vilas litorâneas, piratas orientais lançavam-se também à prática do contrabando de armas, no Caribe do século XVIII a pirataria tinha como foco a apropriação da carga e atualmente os piratas somalis focam no sequestro de embarcações para extorquir resgate. A pirataria marítima evoluiu, assim como o ato de conceituá-la.

Historicamente, as operações de pirataria marítima tinham como foco principal o roubo de cargas e navios, o sequestro dos tripulantes para extorsão de resgate ou ainda a venda para fins de escravidão (FERREIRA, 2017), adicionando-

se – ao conceito - o assalto às vilas costeiras a partir da Era Viking. Atualmente, ganha destaque o sequestro da embarcação visando-se o pagamento do resgate pela devolução, tanto da carga, quanto de tripulantes, especialmente na costa da Somália.

Remontando à idade moderna, Hugo Grotius (1608) – o fundador da ciência do direito internacional (RATTIGAN, 1905) - foi o primeiro pensador a criar um parecer jurídico sobre a regulamentação do uso do mar, defendendo a total liberdade de navegação e compreendendo o mar como *res communes*⁴⁶ em face da ideia de *res nullius*⁴⁷, militando assim pela internacionalização do uso do mar. Teve forte oposição de John Selden (1635), em sua obra *Mar Clausum*, jurista inglês que defendia a soberania dos estados sobre o uso do mar (PADWA, 1960).

Após séculos sem regulamentação específica, cada país passou a fixar seu mar territorial conforme sua capacidade de fiscalizá-lo. A primeira tese a ser amplamente aceita pela comunidade internacional foi defendida pelo jurista holandês Cornelius Van Bynkershoek em sua obra *De Dominio Maris*, de 1702.

O jurisconsulto batavo compreendia o mar territorial como o limite geográfico capaz das forças estatais em solo poderem se projetar sobre o espaço marítimo, militando na fixação do mar territorial até o alcance máximo da artilharia em solo projetado sobre o mar⁴⁸ (PHILLIPSON, 1908).

Segundo o ex-Capitão de Fragata da reserva da marinha portuguesa, Eduardo Henrique Serra Brandão (1971), a primeira fixação do mar territorial brasileiro após a independência ocorreu em 31 de julho de 1850 através da Circular-92 que fixou o mar territorial brasileiro em 3 milhas, ou seja, o alcance de uma bala de canhão da época.

Posteriormente houve outras modificações até que, por meio do Decreto-Lei nº 1.098 de 25 de março de 1970, foi ampliado o mar territorial brasileiro para 200 milhas marítimas. Este limite fixado pelo decreto permaneceu até 16 de novembro

⁴⁶ Coisa comum, pertencente à coletividade e incapaz de ser apropriada. Ex. luz do sol, ar e estradas.

⁴⁷ Coisa sem dono, porém possível de ser apropriada por alguém. Ex. gatos abandonados, peixes no mar, etc.

⁴⁸ O alcance máximo do disparo de um canhão da costa era de aproximadamente 3 milhas.

de 1994, alterando-se com a internalização da Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar pelo Decreto 1.530/1995⁴⁹ (ANDRADE, 1994).

Anteriormente, com a formação da Organização das Nações Unidas em 1945⁵⁰, foi constituída a Comissão de Direito Internacional da ONU em 1947, cuja primeira sessão em 1949 discutiu a codificação do alto mar e o regime das águas territoriais.

Os trabalhos realizados pela Comissão permitiram a expedição da Resolução nº 1105, de 21 de fevereiro de 1957, que agendou a 1ª Conferência de Direito do Mar para ocorrer no ano seguinte em Genebra.

A Conferência contou com a participação de 86 estados - apenas 41 assinaram⁵¹ - e foram elaborados quatro instrumentos: Convenção para o mar territorial e zona contígua; Convenção para o alto mar; Convenção para pesca e conservação dos recursos vivos no alto mar; e Convenção para a plataforma continental⁵². A baixa aderência à Convenção ocorreu em decorrência da falta de delimitação do mar territorial e a baixa capacidade de negociação durante as discussões (LONGO, 2014).

Devido à ainda existente necessidade de se regular o uso do mar, foi realizado uma segunda Conferência sobre Direito do Mar, cuja participação foi ligeiramente maior do que a primeira, com 88 países, em 17 de março a 26 de abril de 1960, em Genebra. Porém, assim como a primeira conferência, esta não foi capaz de adotar proposta viável de fixação do mar territorial e limites para pesca. O avanço deu-se no reconhecimento de que tal análise necessitaria de assistência técnica especializada (UNITED NATIONS, 2004)⁵³.

⁴⁹ O Decreto nº 1.530, embora tenha sido promulgado em 22 de junho de 1995, publicado no Diário Oficial no dia seguinte, retroagiu a entrada em vigor para o Brasil para o dia 16 de novembro de 1994.

⁵⁰ A ONU foi oficialmente formada em 24 de outubro de 1945. Para mais informações: <https://nacoesunidas.org/conheca/>.

⁵¹ Para mais informações: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=_en.

⁵² Há também um protocolo adicional optativo que transfere à Corte Internacional de Justiça a jurisdição para decidir sobre interpretação e aplicação da Convenção.

⁵³ Do original: "The Conference failed to adopt any substantive proposal on the two questions before it. It did, however, approve a resolution expressing the need for technical assistance in making adjustments to their coastal and distant-waters fishing in the light of developments in international law and practice."

Dessa forma, após um período de discussões, a Assembleia Geral da ONU emitiu a Resolução 2750 C(XXV) de 17 de dezembro de 1970 que estabeleceu a próxima conferência com início em 1973.

Segundo Hudson (1977), que ainda no ano de 1977 descreveu a Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar como a mais longa conferência internacional já realizada, cuja conclusão ainda necessitou de mais cinco anos, sendo concluída apenas em 10 de dezembro de 1982, a Convenção é uma das mais abrangentes já realizada, com a participação inicial de mais de 160 países. Com a entrada do Azerbaijão, em 16 de junho de 2016, 168º país a ratificá-la, a Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar é uma das convenções internacionais com maior número de países participantes, podendo mesmo, ressalvadas poucas – mas relevantes – ausências, ser considerada quase universal.

Esta convenção, de ampla aderência, consubstancia, no art. 101, a definição de pirataria marítima como o ato de uma tripulação ou passageiros, de um navio ou aeronave privado, contra outro navio ou aeronave, equiparando-se o navio de guerra ou de estado, cuja tripulação tenha se amotinado, a navios ou aeronaves privados. O ato deve ocorrer em área sob a jurisdição de nenhum estado, considerando-se, também como pirataria, o auxílio ou incitação prestada para tal fim⁵⁴:

Muito embora estejamos longe de ter uma definição de pirataria marítima pacífica e livre de discussões doutrinárias, em 10 de março de 1988 - seis anos após a celebração da Convenção de Montego Bay - foi adotada a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA)⁵⁵, que entrou em vigor em 1992 após a ratificação do 15º país, que acabou por conferir outra definição para pirataria.

Nesta convenção, SUA, em vigor no Brasil através do Decreto 6.136, de 26 de junho de 2007, foi estabelecida uma redação diferente para conceituar a pirataria marítima, embora não tenha mencionado expressamente o termo "pirataria

⁵⁴ Consideramos navio, conforme art. 1º da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima que traz a definição: "Para as finalidades desta Convenção, navio significa um navio de qualquer tipo, não permanentemente preso ao fundo do mar, inclusive embarcações dinamicamente sustentadas, submersíveis, ou qualquer outra embarcação flutuante." O que inclui também os submarinos. O dicionário Aurélio define, *in verbis*: "Embarcação coberta destinada a navegar no mar (ou rios muito caudalosos)".

⁵⁵ Utiliza-se o termo SUA para se referir a esta convenção em virtude da nomenclatura original do tratado: "Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation" (SUA).

marítima". Em seu art. 3º, considera-se delito diversas condutas de violência ou dano à navios, incluindo-se a tentativa, enquanto que o art. 4º expõe que a convenção se aplica a navios que estejam navegando para entrar, para sair, ou navegando fora do mar territorial de algum Estado.

Dessa forma, extrai-se que o conceito exposto na SUA é capaz de incluir situações de pirataria marítima em ilícitos que podem ter ocorrido dentro do mar territorial de algum estado, na Zona Contígua ou ainda na Zona Econômica Exclusiva, melhor discutidas no próximo capítulo.

Com a evolução das técnicas de navegação e constante alteração do modo de atuação dos piratas, a definição de pirataria marítima se modificou ao longo do tempo, sendo necessária, no presente, uma consolidação única do conceito, com aceitação universal, em decorrência do caráter transfronteiriço do crime de pirataria marítima. No próximo capítulo serão aprofundados os requisitos e peculiaridades que caracterizam o ato de pirataria marítima, principalmente quanto ao local do fato, objetos envolvidos e o objetivos dos ofensores.

3 Conceitos e diferenças da pirataria marítima, furto e roubo armado à navios

A Organização Oceans Beyond Piracy, Organização não Governamental citada no tópico 2.6.1, apresentou o estudo *The State of Maritime Piracy* (2014) que trabalha o conceito de pirataria marítima expondo que a definição de pirataria marítima pode possuir dois sentidos diferentes, o coloquial e o técnico-legal.

O sentido coloquial é mais utilizado na visão do setor privado e abrange o ataque ilícito ocorrido em qualquer local do mar, incluindo também alguns estuários. O estudo demonstra que muitos dos ataques a navios reportados às instituições internacionais que objetivam combater a pirataria marítima são, de fato, casos de roubo armado no mar.

Entretanto, para os operadores de transporte marítimo esta diferenciação é irrelevante se considerarmos os custos associados ao ilícito e a elaboração de práticas de conduta para navios que trafeguem por áreas de risco. Na visão do setor privado, o sentido técnico-legal é útil apenas para discussão das repercussões legais, das implicações penais e o para o estabelecimento de políticas criminais governamentais. Tal redefinição do crime de pirataria marítima ampara-se, também, na preocupação de se evitar que os ataques a navios sejam relegados à mera criminalidade interna dos países costeiros, diminuindo-se a atenção despendida com a segurança no mar e a preocupação dos Estados com a livre navegação. Ainda, o estudo em questão defende que a única diferença entre roubo armado contra navios e pirataria marítima é o local de ocorrência dos fatos.

A Central de Inteligência Americana (CIA), conforme descrito no anuário institucional "The World Factbook" (2018), conceitua a pirataria marítima como qualquer ato de violência, detenção ou depredação ilegal contra navio, aeronave, pessoa ou propriedade em local sob a jurisdição de nenhum país. Se o ato for cometido em águas territoriais, a definição da CIA expõe que geralmente⁵⁶ é considerado roubo armado. Ressalta-se que os Estados Unidos da América não são signatários da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982.

⁵⁶ É empregado o termo "generally", não refutando - dessa forma - a ideia de que possa existir situações de pirataria marítima em águas territoriais. Do original: "Such criminal acts committed in the territorial waters of a littoral state are generally considered to be armed robbery against ships."

Para a Organização Marítima Internacional⁵⁷, a definição de pirataria marítima encontra-se descrita no art. 101 da Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar.

Em notícia vinculada, no sítio eletrônico da Marinha do Brasil em 08/11/2017, um senador defendia maiores investimentos para o combate à pirataria no Rio Amazonas. A matéria é intitulada: “Senador quer mais investimento para a Marinha combater piratas na Amazônia”.

Dessa forma, diferentes visões interpretam, de diferentes modos, o que é pirataria marítima e o que é roubo armado contra navios. Três são os aspectos que os distinguem: o local do fato, os objetos envolvidos e o especial fim de agir.

3.1 Local do Fato

O local do acontecimento do ilícito é um dos mais importantes elementos que formam a caracterização de pirataria marítima, uma vez que define jurisdição⁵⁸ (BENTO, 2011).

Além de definir e estabelecer jurisdição, o local do acontecimento do incidente é o principal fator de distinção entre os dois diferentes ilícitos: o roubo armado e a pirataria marítima. Isto ocorre em face da inviolabilidade da soberania do estado costeiro sobre o seu mar territorial, assim como a discussão em torno da soberania quanto à atuação em navio com soberano Estado de Bandeira.

A pirataria marítima é, conforme resoluções do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas⁵⁹, um crime contra a paz internacional e de jurisdição universal, assim todos os estados possuem legitimidade para perseguir e abordar navios piratas. Porém, não é possível conceber a ideia de um navio militar estrangeiro entrar em águas interiores ou no mar territorial brasileiro, sem autorização e em atividade típica de operação militar, com a escusa de estar perseguindo piratas. Por esta razão, se qualquer ilícito ocorrer em águas sob

⁵⁷ Do original: International Maritime Organization (IMO)

⁵⁸ Jurisdição significa "dizer o direito", sendo assim jurisdição é a quem compete aplicar a lei ao caso concreto.

⁵⁹ Nove resoluções afirmam que a pirataria marítima na Somália exacerba a questão nacional e representa ameaça à paz internacional. São as Resoluções de nº 1816/2008, 1838/2008, 1846/2008, 1851/2008, 1950/2010, 1976/2011, 2020/2011, 2316/2016 e 2383/2017.

jurisdição exclusiva do Brasil, a competência é exclusiva do Brasil para perseguir, deter, abordar ou cometer qualquer outro ato de soberania, uso da força ou exercício de jurisdição.

Nesse sentido, em resposta à comissão de transportes do parlamento do Reino Unido, o poder executivo britânico, em 2006, pronunciou-se pela inviabilidade de outorgar definição única aos ilícitos de roubo armado e pirataria marítima, devendo-se interpretar o roubo armado como jurisdição exclusiva do Estado costeiro. O documento britânico considera "inaceitável" que forças estrangeiras clamem jurisdição sobre atos de roubo armado ocorridos em águas do Reino. O mesmo documento declara que há apenas uma definição de pirataria marítima, consubstanciada no art. 101 da Convenção de Montego Bay.

Historicamente a pirataria marítima poderia ocorrer em qualquer local do mar, porém a visão moderna tende a proteger a soberania dos estados costeiros sobre os respectivos mares territoriais – principalmente pós Convenção de Montego Bay - considerando como pirataria apenas os ilícitos ocorridos fora das águas jurisdicionais dos estados costeiros.

Porém, a definição ainda encontra-se longe de estar pacificada.

O Manual de São Remo traz em seu glossário, anexo D, a definição de pirataria como sendo o ato de violência ou depredação, de um navio ou aeronave contra outra, realizado apenas em águas internacionais⁶⁰. Este manual foi elaborado pela cruz vermelha, após sete reuniões entre 1988 e 1994, com o fim de orientação a todos os Estados acerca de conflitos no mar, representando uma codificação dos costumes internacionais⁶¹.

A Convenção de Montego Bay, no art. 101, inciso "a", alíneas I e II, estabelece dois espaços geográficos como locais onde pode ser considerado pirataria marítima: "alto mar" e "lugar não submetido à jurisdição de algum estado". Porém, há discussão sobre o que se deve entender por "águas sob a jurisdição de algum estado".

⁶⁰ Do original: "piratería una acto ilegal de violencia, depredación (por ejemplo, saqueo, robo, o pillaje), o detención en o sobre aguas internacionales cometido para fines privados por la tripulación o los pasajeros de un barco o aeronave privados contra otro barco o aeronave, o contra personas o propiedad a bordo de tal barco o aeronave."

⁶¹ Conforme sítio eletrônico oficial.

Os estados costeiros tem jurisdição para regulamentar atividade econômica na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), se necessário, com o uso da força, em casos de pesca ilegal, uso indevido ou não autorizado do subsolo e do leito marinho. Assim, a ZEE pode ser interpretada como área sob alguma jurisdição, conforme descrito nos arts. 55 a 75 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

No caso específico dos ilícitos ocorridos na costa da Somália, precisamente através da Resolução nº 1816/2008, os estados foram autorizados a entrar e usar o mar territorial somali com o propósito de combater a pirataria marítima e o roubo armado contra navios, por seis meses, além de convocar todos os Estados a cooperar com as respectivas forças armadas navais e prestar socorro a navios sofrendo ataque ou ameaça de piratas. A Resolução frisa que a autorização não causa prejuízo à soberania da Somália e não se configurará como costume internacional. Essa autorização poderia ser entendida como relativa intromissão em área soberana somali e, portanto questionável, mas a alegação do CSNU, que justificou essa autorização sem prejuízo da soberania Somali baseou-se na autorização livre concedida pela Somália à ONU. Parece evidente que, diante da prévia alegação da própria ONU de que a Somália devia ser considerada como um Estado Falido⁶², sem instituições firmes e consolidadas, esse consentimento pode ser considerado ilegítimo, mas fez-se necessário para possibilitar as ações pretendidas e necessárias.

O prazo foi posteriormente prorrogado por 12 meses pelas resoluções 1897/2009, 1950/2010 e 2316/2016.

Outro entendimento oriundo de instrumento normativo internacional, diferente da Convenção de Montego Bay, a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA) – internalizada pelo Brasil através do Decreto 6.136/2007, tendo portanto a mesma hierarquia normativa da Convenção de Montego Bay - confere jurisdição comum aos Estados-Partes para reprimir os ilícitos descritos no art. 3º. Em seguida, o art. 4º desta mesma convenção determina que é aplicável a convenção caso o navio esteja navegando, ou estiver

⁶² "Estado falido" é comumente utilizado para se referir a países cujos governos não mantêm o controle sobre a integralidade do território de fato. A organização não governamental "The Fund for Peace" elabora anualmente uma lista de países classificados por estabilidade, fragilidade e sustentabilidade.

programado para navegar, de dentro para fora e de fora para dentro do mar territorial de algum estado.

Do exposto na SUA verifica-se que é possível existir jurisdição universal logo após o mar territorial de estado costeiro, em contraponto com a Convenção de Montego Bay.

Neste sentido, ainda, a IMO emitiu a Resolução A.1025(26), de 02 de dezembro de 2009, que fixou definição de roubo armado contra navios como: qualquer ato ilegal de violência, detenção ou depredação, com fins privados e que não seja ato de pirataria, direcionado a navio, carga ou pessoas a bordo, em águas internas, arquipelágicas ou no mar territorial, bem como os atos de facilitar ou incitar qualquer dos atos descritos⁶³.

Além das convenções internacionais, no art. 38 da Corte Internacional de Justiça está previsto que serão aplicados os costumes internacionais e os princípios gerais de direito reconhecidos pelas nações civilizadas. Os costumes internacionais e os princípios gerais de direito são fontes do direito internacional (ACCIOLY, 2009).

Os costumes internacionais ganham papel relevante para integrar a interpretação dos tratados internacionais no sentido de atrair a universalidade de jurisdição para combater a pirataria marítima, mesmo em locais que estejam sob a jurisdição de algum estado segundo a Convenção de 1982.

O estreito de Malaca, por exemplo, por ter apenas 3 quilômetros de largura entre o arquipélago de Riau e Singapura⁶⁴, não poderia se configurar como pirataria marítima por situar-se exclusivamente dentro do mar territorial dos estados costeiros⁶⁵.

Contudo, este estreito é utilizado como passagem por séculos, criando-se um costume internacional de universalizar o direito de passagem no local. Há mais de 600 anos com intenso tráfego marítimo, o canal chegou a ter regramento próprio,

⁶³ Do original: "2.1 "Piracy" means an act defined in article 101 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). 2.2 "Armed robbery against ships" means any of the following acts: .1 any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea; 2 any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above."

⁶⁴ Vide figura 2 no subtópico 2.6.2.

⁶⁵ Indonésia, Malásia e Singapura.

conhecido como Código Marítimo de Malacca⁶⁶ que vigorou de 1400 a 1511, e previa o pagamento de taxas, protegia a soberania dos navios e possuía formas embrionárias de regulamentar a navegação em caso de desastres.

Dessa forma, ainda que claramente em mar territorial, as ações em torno do estreito se caracterizam como pirataria marítima. Recorda-se que, conjuntamente com a consideração do costume internacional, mesmo nos últimos 500 anos, atos em estuários, baías e áreas de fundeio eram caracterizáveis como pirataria marítima, o que, a princípio, alteraria o entendimento da Convenção Internacional de Direito do Mar (além da ZEE, alto mar e área sem jurisdição do Estado costeiro) quanto a SUA (além do mar territorial).

O caso supra mencionado trata da defesa de princípios internacionais, como forma integrativa de interpretação da Convenção de Montego Bay, para conferir autoridade a todos os Estados na repressão da ação de piratas, também no mar territorial da Somália, atribuindo jurisdição universal, e convoca os Estados para atuarem contra a pirataria marítima, mediante emprego de forças armadas.

Quanto à visão brasileira, em 07 de junho de 2011, foi expedida a Instrução Normativa nº 01/MB/MD que conceituou a expressão "Águas Jurisdicionais Brasileiras" compreendendo-se a faixa de 200 milhas marítimas a partir da linha de base, acrescidas das águas sobre a plataforma continental, se esta for superior à 200 milhas marítimas. Assim, se a Convenção de Montego Bay afirma que pirataria marítima ocorre apenas em local sob a jurisdição de nenhum estado, e a própria Convenção declara que existe limitado grau de jurisdição do estado costeiro até 200 milhas da costa - em convergência com a visão brasileira - pirataria marítima só pode ser definida como ocorrida após a ZEE.

Interpretando as convenções de acordo com a lei brasileira, há duas exceções que são passíveis de serem ressaltadas.

A primeira, contida na seção 3 da Convenção de Direito do Mar, excepciona o direito de passagem inocente. Neste caso, a Convenção elenca o rol de hipóteses que autorizam a intervenção do estado costeiro, como o caso de tráfico de drogas,

⁶⁶ Do original: "Maritime Code of Malacca". A íntegra do código pode ser acessado gratuitamente em: https://books.google.com.br/books?id=3CE1AAAAIAAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summar_y_r&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false.

tiver consequências para o país costeiro ou se for solicitada a ajuda pelo capitão do navio ou do corpo diplomático do país de bandeira.

Já a segunda diz respeito ao ilícito que, ocorrido em águas internacionais, existirá competência brasileira para processar e julgar como roubo se o agressor for brasileiro e o mesmo ingresse posteriormente em território brasileiro.

Esta exceção ocorre porque a constituição brasileira em seu art. 5º, inciso LI, veda a extradição de brasileiro⁶⁷. Então, não podendo extraditar um brasileiro nato, o Brasil o processará e julgará.

Embora pareça um paradoxo - em que pese o princípio de repressão universal à pirataria marítima, descrito no art. 100, da Convenção de Montego Bay - o ordenamento jurídico brasileiro não permite a repressão penal de crime sem prescrição legal.

O estado brasileiro só poderá agir em águas internacionais para buscar o agressor brasileiro se houver flagrante delito e houver pedido de ajuda da embarcação vítima ou alguma outra força que o tenha capturado e entregue à justiça brasileira.

Isso ocorre porque há casos de extraterritorialidade de aplicação da lei penal brasileira, cujas hipóteses de incidência são descritas no art. 7º do Código Penal, em rol taxativo. A pirataria marítima não se encontra elencada no mencionado artigo, cuja autorização de emprego da jurisdição brasileira ocorre especificamente apenas para crimes: contra a vida ou a liberdade do Presidente da República; contra a fé, o patrimônio ou a administração pública; crimes de genocídio, quando o agente for brasileiro ou domiciliado no Brasil; crimes que por tratado ou convenção, o Brasil se obrigou a reprimir; praticados por brasileiro ou praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, quando em território estrangeiro, sendo que lá não foram julgados e após os agentes terem ingressado no Brasil.

A Convenção de Montego Bay determina, no art. 105, que todo país pode apresiar um navio pirata, aplicar as penas e as medidas que entender devidas.

⁶⁷ O brasileiro nato não pode ser extraditado, já o naturalizado pode apenas em caso de crime ocorrido antes da naturalização ou tráfico de estupefacientes.

O direito brasileiro, porém, proíbe a persecução e a punição por crime que lei anterior não o defina, bem como proíbe a aplicação de pena sem prévia cominação legal⁶⁸. Dessa forma, uma vez que não há crime de pirataria no Brasil, não há autorização no direito pátrio para a Marinha do Brasil agir oficiosamente em águas internacionais fora dos casos supra mencionados.

Sendo assim, caracterizar pirataria marítima levando-se em consideração apenas o local do incidente mostra-se insuficiente e o assunto ainda atrai discussões que ora atraem, ora afastam, a jurisdição singular do ente estatal envolvido. Sendo assim, é possível criminalizar a pirataria marítima optando-se por tipificação taxativa - elencando-se os espaços marítimos de ocorrência - ou com tipificação genérica para facilitar eventual mudança de entendimento.

3.2 Objetos envolvidos

Para a configuração de pirataria marítima se faz necessário que exista dois navios ou aeronaves. Esta regra se faz necessária devido à extraterritorialidade atribuída aos navios cuja jurisdição interna é regida pelo estado de bandeira.

Por ser extensão ficta do território, os ilícitos que ocorram isoladamente a bordo de um navio ou aeronave são de responsabilidade de apuração, processo e julgamento do estado da bandeira, o que afasta a jurisdição universal nos termos do art. 27 da Convenção de Montego Bay.

Diferentemente da pirataria marítima, o roubo ou furto contra navios pode ocorrer não necessariamente com o aporte de outra embarcação, mas pode suceder com o ofensor vindo por terra com o navio vítima ancorado, por meio de escadas, cordas ou da passarela de acesso. Como exemplo, é possível citar o caso de uma invasão, por criminosos armados, a um navio de cruzeiro turístico que parou em um porto para abastecer. Neste caso estamos diante de roubo armado, cuja jurisdição cabe ao estado costeiro.

Devemos ressaltar a existência de vácuo normativo para o caso de criminoso invadir um navio ou aeronave sem a utilização de outro navio ou aeronave em local sob a jurisdição de nenhum estado. Como exemplo, podemos citar a possibilidade

⁶⁸ Art. 1º do Código Penal e art. 5º, XXXIX, da Constituição Federal.

de criminosos atacarem um navio que esteja ancorado na costa da antártica, ou no ártico. Neste caso, por não possuir os elementos essenciais que tipifiquem como pirataria marítima – uma aeronave ou navio ofensor e outra aeronave ou navio vítima – o enquadramento é feito como roubo armado, a ser processado e julgado pelo estado de bandeira do navio vítima, nos termos do art. 101 da Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar⁶⁹:

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).

Nesta hipótese, nota-se que a descrição do ilícito exposto na alínea “a”, “i”, da Convenção traz o pressuposto de ilícito, pela tripulação de um navio ou aeronave, dirigido contra um navio ou aeronave.

O texto original traz o termo “another” na alínea “a”, “i”, o que traduz a ideia de que é necessária a existência de “outro” navio:

Article 101

Definition of piracy

Piracy consists of any of the following acts:

(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) on the high seas, **against another ship** or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

⁶⁹ Texto extraído do sítio eletrônico da Câmara dos Deputados da República Federativa do Brasil. Do original: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>

- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b). (Grifo Nosso)

Dessa forma, interpretando o texto original de forma integrativa com o texto incorporado à legislação brasileira, faz-se necessário existir no mínimo dois navios ou aeronaves para a caracterização de pirataria marítima. Afasta-se, assim, a jurisdição universal, caso não haja o enquadramento perfeito na descrição do ilícito, que é a hipótese de haver apenas um navio ou aeronave, imputando-se a conduta como crime cometido no âmbito interno do navio e, conseqüentemente, somente da jurisdição de sua bandeira.

Para se constituir como violência, detenção ou depredação, a ação deverá empregar o uso da força para sujeitar a vítima a fazer o que lei não manda ou a fazer o que a lei não determina, bem como a ameaça de modo a causar temor considerável na vítima. Discute-se, portanto, se o ato de um ativista que corta a rede de pesca de um navio pesqueiro, ou destrói o arpão de um navio baleeiro, pode ser caracterizado como violência ou depredação, para fins de enquadramento do ilícito em pirataria marítima.

O Relatório Mundial sobre Violência e Saúde (2012), emitido pela Organização Mundial da Saúde, declarou a violência como problema de saúde pública e a conceituou como o uso intencional da força física, ou em ameaça, contra si próprio ou contra terceiro, que resulte ou tenha grande possibilidade de resultar em lesão, morte, dano psicológico, deficiência no desenvolvimento ou privação. A definição utilizada pela Organização Mundial da Saúde associa intencionalidade com a prática do ato propriamente dito, independente do resultado produzido, mas exclui os atos acidentais ou não intencionais.

Dessa forma, exclui-se, dos atos de pirataria marítima, a violência empregada sem fundado receio de expor a vida humana a dano ou risco, conforme a conceitua a OMS. Com isto, os atos de Organizações não Governamentais ou comunidades de pescadores que cortam as redes de pesca ou danificam navios, sem colocar em risco a navegação ou a vida dos tripulantes, são excluídos ao enquadramento como pirataria marítima.

Assim, quanto aos objetos envolvidos, para o enquadramento como pirataria marítima, faz-se necessário existir no mínimo dois navios ou aeronaves, e o emprego de violência ou grave ameaça contra a tripulação ou passageiros de um deles.

3.3 Especial fim de agir

A Convenção de Montego Bay descreve, em seu art. 101, o objetivo dos agressores para caracterização de pirataria marítima: "para fins privados".

Como "Fins privados", caracterizam-se os atos de pessoas físicas que realizam as condutas descritas como pirataria marítima, despidas de interesse público, como o interesse estatal, político, terrorista ou outras motivações que o inserem em um grupo social com ideologia política.

Excluí-se assim do conceito de pirataria, o navio ofensor que integrar navio da Marinha de Guerra, navio de Estado ou ainda se os agentes estiverem diretamente à serviço deste, excetuando o caso em que a tripulação do navio estatal tenha se amotinado⁷⁰.

Exemplificando a questão, um navio da Marinha brasileira que tenha confiscado bens de uma embarcação, sob qualquer pretexto, não pode ser considerado como pirataria se a tripulação não se amotinou. Neste caso seria mera questão de direito interno se a embarcação for brasileira. No caso da embarcação ser estrangeira, estaríamos diante do curso, de um ilícito marítimo a ser resolvido pelo Tribunal Internacional de Direito do Mar ou de um ato de agressão a ser resolvido pelo Tribunal Penal Internacional nos termos do artigo 5º, 1, "d", do Estatuto de Roma⁷¹.

Existe lacuna e conseqüente fragilidade dos instrumentos internacionais ao se referir a "fins privados". O enquadramento decorrente desta conceituação nem sempre é claro ou óbvio, porque as ocorrências são singulares, algumas vezes

⁷⁰ O art. 102 da Convenção equipara como ato cometido por navio ou aeronave privados o ilícito cometido por navio de estado ou de guerra cuja tripulação tenha se amotinado.

⁷¹ A diferença será o impacto político do ato, se ofender diretamente a soberania, independência política ou outra violação da Carta da ONU, será considerado como ato de agressão.

únicas. Um exemplo, bastante discutido, foi o ato de uma ONG que defende baleias e colidiu seu navio contra um navio baleeiro.

O caso supra mencionado ocorreu em 2014. A ONG Sea Shepherd, com histórico de possuir envolvimento com abalroamentos no mar, envolveu-se em colisão com seu navio Bob Barker, de bandeira holandesa, com o navio baleeiro japonês Nisshin Maru. Ambos os lados se declaram vítimas do ocorrido (EXAME, 2014). Artigo jornalístico, de autoria de Alan Yuhas (2013) para o jornal “*The Guardian*”, noticiou que a corte norte americana considerou os ativistas como piratas⁷². Os Estados Unidos da América não são signatários da Convenção de Montego Bay.

Porém, em que pese a decisão da corte americana, não é possível afirmar com convicção que a atuação - embora com emprego de violência - de uma instituição sem fins lucrativos, agindo sob o escopo de defender o meio ambiente, deva ser classificado como "fins privados". Corrobora-se a este entendimento o fato de existir convenção internacional que proíbe a pesca de baleias⁷³.

Já a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA), de modo diverso à Convenção de Montego Bay, não descreve o objetivo (fim) buscado pelo agressor como elemento integrante do ilícito a que os Estados devam reprimir. Neste caso, a decisão americana poderia se respaldar na SUA, embora esta convenção seja silente à definição de pirataria marítima.

Em seu art. 3º, combinado com o art. 4º, a SUA considera que comete ato ilícito aquele que mediante violência ou grave ameaça: sequestra, pratica ato de violência, dano, exerce o controle ou dissimula informações com o fim das condutas retro mencionadas.

Também não está definido, na SUA, se a ação dos agressores se caracteriza, exclusivamente, por ação privada ou também se inclui ação estatal.

⁷² O enxerto da sentença, copiado na reportagem, mostra que o magistrado Alex Kozinski, da 9ª corte de apelação dos Estados Unidos, utilizou o termo “você é, sem dúvidas, um pirata”. Do original: “You don’t need a peg leg or an eye patch. When you ram ships; hurl containers of acid; drag metal-reinforced ropes in the water to damage propellers and rudders; launch smoke bombs and flares with hooks; and point high-powered lasers at other ships, you are, without a doubt, a pirate, no matter how high-minded you believe your purpose to be”.

⁷³ Convenção Internacional para a Regulamentação da Pesca da Baleia. O Brasil assinou e ratificou este tratado. Para mais informações: " <https://iwc.int/members> "

Enquanto a SUA não faz menção à "fins privados", a Convenção de Montego Bay expressamente exclui a agressão realizada por navios de Estado e motivações políticas.

Outro ponto polêmico é o enquadramento do terrorismo marítimo como "fim privado".

Em regra o terrorismo se presta para causar forte comoção social, em defesa da ideologia de um grupo, o que tecnicamente não se traduz em um objetivo privado.

Sendo assim, o caso mais célebre de terrorismo marítimo, o sequestro do navio Achille Lauro em 1985, foi considerado como terrorismo em contraponto à pirataria marítima (HALBERSTAM, 1988).

Nota-se que há fragilidades na definição de pirataria marítima conforme o especial fim de agir dos piratas, consubstanciada na expressão "fins privados" do art. 101 da Convenção de Montego Bay.

Por fim, afasta-se o curso do enquadramento de pirataria em razão do especial fim de agir da tripulação. Neste caso estaríamos diante de pessoas motivadas com fins privados, mas agindo sob a égide de objetivos estatais. É o uso do banditismo para fins políticos, motivados por um ente público. Uma vez afastado o fim privado, não está enquadrada a tipificação de pirataria e a responsabilização pelo ataque seria do Estado que entregou a Carta de Corso, ou consentiu, tacitamente, com esta prática. O curso foi abolido pelo Tratado de Paris de 1856 e posteriormente houve uma série de tratados em Haia, entre 1899 e 1907. O Brasil foi representado por Rui Barbosa, sendo regulamentado o uso de navio privado para fins militares, além da instalação de corte arbitral internacional para solução de controvérsias.

3.4 Pirataria Marítima na Zona Contígua e na Zona Econômica Exclusiva

A jurisdição, na Zona Contígua, consta no art. 33 da Convenção de Montego Bay como sendo as primeiras 24 milhas marítimas compreendidas a partir da linha de base. A jurisdição pertence ao estado costeiro caso a conduta ilícita seja capaz

de repercutir em seu território ou em seu mar territorial, ou para evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, *in verbis*:

ARTIGO 33

Zona contígua

1. Numa zona contígua ao seu mar territorial, denominada zona contígua, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a:

- a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial;
- b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial.

2. A zona contígua não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Embora as alíneas "a" e "b" aparentem ser redundantes, a primeira permite que sejam realizadas ações preventivas em relação às matérias elencadas, enquanto que a segunda regulamenta apenas ações repressivas. Nota-se que a alínea "a" elenca rol taxativo de matérias, uma vez que permite maior liberdade de ação, podendo o Estado costeiro tomar qualquer medida para evitar infrações às leis ou regulamentos aduaneiros, fiscais, imigratórios ou sanitários em seu mar territorial ou território. A alínea "b" não possui temáticas enumeradas, podendo ser aplicado às infrações de qualquer lei ou regulamentos, porém apenas para reprimir violações, não podendo o Estado costeiro fiscalizar preventivamente quanto às matérias diversas da alínea anterior.

O objetivo da Convenção foi proteger a liberdade de navegação da intervenção de estados costeiros. Assim, deve-se analisar o artigo supra mencionado, em termos penais, em conjunto com o art. 27 da mesma convenção, que elenca taxativamente quais os casos que o país costeiro pode atuar - ainda que em mar territorial - no navio que faz uso da passagem inocente:

ARTIGO 27

Jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro

1. A jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de navio estrangeiro que passe pelo mar territorial com o fim de deter qualquer pessoa ou de realizar qualquer investigação, com relação à infração criminal cometida a bordo desse navio durante a sua passagem, salvo nos seguintes casos:

- a) se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro;
- b) se a infração criminal for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial;

- c) se a assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira;
- ou
- d) se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas.

A alínea "b" do art. 27 autoriza a atuação do estado costeiro caso a infração penal possa perturbar a paz ou a ordem do estado costeiro. Tal possibilidade é frágil por ser vaga.

O nível de perturbação da paz pública, necessário para legitimar a atuação do estado costeiro em navio que esteja trafegando sob o argumento da passagem inocente, não é especificado.

Exemplificando o caso, imaginemos a situação de um navio cargueiro, de bandeira estrangeira, que esteja trafegando na Zona Contígua brasileira de forma rápida, ininterrupta e pacífica, porém um vídeo fosse gravado, posteriormente espalhado através da internet, mostrando o capitão do navio sendo exageradamente machista com a tripulação feminina do navio. Neste caso, é discutível se o ilícito a bordo do navio perturbou a paz no Brasil, ou ainda, se este ilícito repercutiu negativamente para o Estado costeiro, neste caso, o Brasil.

Examinando ambos os artigos, sistematicamente, com o restante da convenção, conclui-se que o Brasil poderia atuar para reprimir qualquer ilícito em águas jurisdicionais brasileiras, caso o ilícito alcançasse a capacidade de perturbar a paz pública. Isso ocorre em função do interesse do Estado costeiro em reprimir qualquer ilícito que possa repercutir em seu território ou no mar territorial, conforme elucidado no art. 33, "b" da Convenção de Montego Bay.

A fragilidade da Convenção, neste caso, está em definir qual o grau necessário, de potencialidade de infração às leis ou regulamentos, para autorizar a intervenção do Estado costeiro na liberdade de navegação.

Conforme demonstrado, a situação é ainda mais subjetiva se o ilícito ocorrer a bordo de navio que transita sobre o mar territorial, em passagem inocente. O art. 27, I, da Convenção de Montego Bay, autoriza a intervenção apenas se houver consequências para o Estado costeiro, o ilícito perturbar a paz do país, a ordem no mar territorial ou auxílio houver sido solicitado.

No texto intitulado “Liberdade de Navegação: Novos Desafios”⁷⁴, de autoria de Rüdiger Wolfrum⁷⁵ (2010), foi exposta a dificuldade de fixar os limites do art. 27 ad Convenção. Neste estudo, aponta-se o caso debatido no Conselho de Segurança da ONU acerca da passagem inocente de navios carregando armas de destruição em massa, caso que ainda não está pacificado e, portanto, gera controvérsias.

A situação na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) possui regramento específico, no art. 56 a 75 da Convenção, que permite ao estado costeiro exercer a fiscalização e regulamentação que sejam exclusivos quanto à exploração econômica ou científica de recursos naturais e a proteção do meio marinho. Havendo assim, embora restrito, algum grau de jurisdição do estado costeiro. Conforme já mencionado, de acordo com norma interna brasileira (Instrução Normativa nº 01/MB/MD), o entendimento brasileiro de “Águas Jurisdicionais Brasileiras” compreende a faixa de 200 milhas marítimas a partir da linha de base, acrescidas das águas sobre a plataforma continental se esta for superior à 200 milhas marítimas.

A Convenção de Montego Bay considera como pirataria marítima o ato que ocorre em área não sujeita à jurisdição de nenhum estado, bem como afirma que existe “algum” grau de jurisdição na ZEE.

Assim, se a jurisdição do estado costeiro é exercida, em algum grau, sobre determinada faixa, não é caso de jurisdição internacional, face a relativa soberania do estado costeiro, bem como não será considerado pirataria marítima.

Dessa forma, conclui-se que, tomando por base seu posicionamento administrativo interno (uma vez que a Instrução Normativa tem natureza jurídica de ato administrativo, e não legal) pode-se depreender que, para o direito brasileiro, não se enquadra como pirataria marítima os atos ocorridos na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) ou além da ZEE, se estiver sobre prolongamento natural da plataforma continental brasileira, sendo competência exclusiva do Brasil a atuação para fiscalizar, reprimir e impor jurisdição em relação aos ilícitos lá ocorridos.

Em contrapartida, ressalva-se o entendimento dos Estados Unidos e do Reino Unido que - segundo Malvina Halberstam (1988, *apud* CANINAS, 2009) - a

⁷⁴ Do original: “Freedom of Navigation: New Challenges”

⁷⁵ Rüdiger Wolfrum foi juiz do Tribunal Internacional de Direito do Mar, entre 1996 a 2017, assumindo a presidência da corte no interregno de 2005 a 2008.

jurisprudência destes dois estados consideram como pirataria marítima qualquer ataque ocorrido além do mar territorial. Cabendo o destaque de apenas o Reino Unido, dentre os dois, ser signatário da Convenção de Montego Bay.

4 Principais instrumentos de prevenção e repressão à pirataria marítima

Para combater a criminalidade, existem ações preventivas e repressivas independente de qual seja o crime (SAPORI, 2007).

Todas as ações orientadas à diminuição da criminalidade desdobram-se, em algum grau, em medidas de prevenção ou de repressão, de modo a atingir o objetivo que é o aumento da sensação de segurança. Nesta esteira, os Estados tem o dever de combater a criminalidade, seja em área sob sua jurisdição, seja em área sob a jurisdição de nenhum Estado.

4.1 Instrumentos de prevenção

No caso da pirataria marítima, a prevenção se faz por políticas públicas que visem o desestímulo à sua prática (ELMI, 2015). Tais medidas se consubstanciam, principalmente, em: patrulhamento de áreas de frequente ocorrência, segurança jurídica que se reflita no sentimento de certeza de punição em caso do cometimento de crime e ações em solo nas áreas de maior ocorrência de ataques piratas, bem como os locais que servem de base e recrutamento.

Entre as medidas preventivas, a mais efetiva e sustentável, em longo prazo, é o fortalecimento das instituições estatais e do poder centralizado, visto que a pirataria marítima tende a se estabelecer em Estados que não possuam capacidade de fiscalizar, com efetividade, toda a área marítima sob sua jurisdição. Ao tratar da pirataria marítima na Somália, o cientista político e professor da Universidade do Qatar, Afyare Elmi (2015), defende que a principal ação para combater a pirataria marítima é mediante ações em solo somali com o fortalecimento das instituições estatais. Um Estado com governo e instituições fortes é capaz de produzir e implementar legislação contra pirataria e manter o efetivo policiamento a serviço da proteção costeira. É mais difícil cometer atos de pirataria marítima na costa dos Estados Unidos, ou no mar báltico, do que na costa de "estados falidos".

De acordo com o professor Afyare Elmi (2015), a condição de miséria da população somali, aliada à pesca ilegal, que comumente é usada como tese de defesa dos piratas que são capturados, são as causas que devem ser combatidas

em primeiro plano, para o fim definitivo da pirataria marítima. No mesmo sentido, em janeiro de 2018, o portal eletrônico da CNN publicou um artigo, de Kieron Monks (2018), atribuindo a pobreza como principal causa da pirataria marítima na Somália.

O Conselho de Segurança das Nações Unidas, através da Resolução 1976/2011, reconheceu que o despejo irregular de lixo tóxico e a pesca predatória na costa da Somália foram fatores relevantes para o aumento da pirataria marítima. Esta resolução também conclama apoio de todos os estados para o desenvolvimento sustentável da Somália, em face de constante justificativa apresentada, por piratas, de que as atividades criminosas se devem em razão da pesca ilegal e de despejo de lixo tóxico nas águas somali⁷⁶. Com a marinha somali desativada, a ausência de força estatal para patrulhar o mar, e o agravamento da situação de miserabilidade da população somali, o recrutamento de piratas foi facilitado.

Porém, há desafios para a comunidade internacional em realizar operações que não além do patrulhamento naval. A repressão por força militar mostra-se mais simples no campo do direito internacional uma vez que atua fora do limite territorial do estado costeiro. Já a intervenção em solo mostra-se mais difícil e necessita previamente de acordos bilaterais e de exigência que o estado costeiro irá cumprir com as determinações impostas, principalmente no que tange ao desenvolvimento econômico, legal e institucional.

Nas palavras da ex-presidente do CGPCS⁷⁷, Donna Hopkins: "é mais fácil consertar a pirataria na Somália do que consertar a Somália". A observação feita por Donna Hopkins pode ser usada para descrever a situação de qualquer país que lide com o problema da pirataria marítima próximo à sua costa.

No estudo supramencionado, do professor Afyare Elmi, foram identificados quatro entraves no enfrentamento do problema de pirataria marítima:

⁷⁶ Do original: "Requests States and regional organizations to support sustainable economic growth in Somalia thus contributing to a durable eradication of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, as well as other illegal activities connected therewith, in particular in priority areas recommended by the Istanbul conference on piracy in Somalia"

⁷⁷ O grupo de contato sobre pirataria na costa da Somália, do original "Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)" é um fórum internacional de países e organizações públicas e privadas com interesse no combate à pirataria marítima. Criado pela Resolução n° 1851, em 2009, por iniciativa do Conselho de Segurança da ONU, o grupo busca coordenar esforços para minimizar a incidência de ataques piratas e puni-los legalmente.

1 - Falta de credibilidade dos parceiros nacionais. A maior parte dos países - onde há maior frequência de incidentes de pirataria marítima - são países frágeis, politicamente instáveis, sem tradição democrática, com histórico de golpes militares e governos autocráticos, o que torna difícil confiar em uma autoridade que possua legitimidade e amparo democrático para realizar ações necessárias.

2 - Prioridades concorrentes. Embora o estabelecimento de instituições estáveis seja a melhor medida para o fim da pirataria marítima, o combate à pirataria não é prioridade para muitos governos de estados cuja costa marítima é utilizada pelos piratas. Ainda, muitos deles estão em situação de conflito interno e na África este quadro é mais acentuado. A Nigéria, apesar de apresentar relativa estabilidade, ser rica em petróleo e deter o maior poder militar e econômico do Golfo da Guiné, luta contra o grupo Boko Haram⁷⁸ que controla parte do norte do país, havendo ainda conflitos no sul, no delta do Níger, com grupos insurgentes como o Movimento pela Emancipação do Delta do Níger⁷⁹ e os Vingadores do Delta do Níger⁸⁰. Outro país africano em situação de conflito interno é a Somália, em guerra civil desde 1991, cujo governo⁸¹ teve oito diferentes primeiros-ministros de 2007 a 2015 e declarou que a prioridade é derrotar o grupo Al-Shabaab⁸², reunificar o poder central somali e impedir a independência de algumas regiões.

3 – Corrupção. O alto índice de corrupção nos governos é a justificativa de governos e doadores não contribuírem com países e instituições de países que geralmente estão associadas a Estados com foco de pirataria⁸³.

4 - Divisões políticas internas. Criadas, muitas vezes, pela falta de um poder central que possa falar em nome de todo o estado, ou a dificuldade das diferenças étnico religiosas trabalharem de forma convergente, fazendo muitas vezes com que parte do território não tenha o mesmo objetivo do restante do país, dificultando a implementação de uma agenda nacional ou um plano unificado de ação.

⁷⁸ Grupo fundamentalista insurgente que busca a imposição da lei islâmica (Xaria) em todo o território nigeriano.

⁷⁹ Do original: "Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)"

⁸⁰ Do original: "Niger Delta Avengers (NDA)"

⁸¹ Compreendendo-se o governo federal de transição (2004 - 2012) e o atual governo federal.

⁸² Grupo armado fundamentalista, afiliado à organização Al-Qaeda, com atuação no centro-sul da Somália.

⁸³ Estudo anualmente realizado pela organização Transparência Internacional classificou a Somália como país mais corrupto do mundo, Camarões na posição 153°, Nigéria em 148°, Indonésia em 96° (empatado com o Brasil) e Malásia em 62°.

Ademais, operações "onshore"⁸⁴ necessitam de presença física no país, demandando maior planejamento e investimentos e gerando maiores riscos, sendo um deles a capacidade de ocasionar complicações com a ordem jurídica internacional.

4.2 Instrumentos de repressão

Já a repressão, da pirataria marítima, se faz pela efetiva atuação da força estatal na repressão da pirataria marítima, podendo ser realizada mediante operações militares multilaterais. Caso ocorra contato com piratas, após a abordagem e detenção, estes devem ser processados e julgados.

Dentre as medidas de repressão plausíveis, a patrulha marítima ostensiva, através de força militar naval, mostra-se como a preferível medida de combate à pirataria marítima pelos estados com forte presença no comércio marítimo internacional (SCHOFIELD, 2009).

A era de ouro dos piratas - explanada no tópico 2.3 - teve fim com o aumento da patrulha dos mares, a obsolescência tecnológica e o sufoco financeiro dos piratas em virtude da diminuição dos redutos e entrepostos que recebiam mercadoria oriunda da pirataria marítima. Todas essas medidas foram realizadas mediante maior atuação estatal.

Houve quatro grandes operações multilaterais com foco no combate à pirataria marítima, todas elas orientadas a atuar na costa da Somália e no Estreito de Malacca:

1 - Operação Atalanta: criada em 10 de novembro de 2008 pela Ação Conjunta n° 2008/851/CFSP, do Comitê de Política e Segurança da União Europeia⁸⁵. Trata-se de uma operação militar, com mandato até dezembro de 2018, formada principalmente pelos países integrantes da União Europeia com atuação coordenada das suas marinhas de guerra. Alguns integrantes não fazem parte da União Europeia como a Nova Zelândia, Montenegro, Sérvia e Ucrânia⁸⁶.

⁸⁴ Terminologia descrita para operações em terra, em contraponto com a terminologia "offshore".

⁸⁵ Do original: Council Joint Action 2008/851/CFSP, Political and Security Committee (PSC).

⁸⁶ A Ucrânia contribuiu com a operação, operando com uma fragata na costa da Somália a partir de 2014 (TASS, 2014).

Tem como objetivos reprimir a pirataria marítima, monitorar os navios pesqueiros, proteger os navios com causas humanitárias do Programa Mundial de Alimentos e da Missão da União Africana na Somália⁸⁷ e dar suporte para outras missões e organizações internacionais que atuem na costa da Somália (NAVFOR, 2018).

Segundo a página oficial, desde o começo das operações, houve 100% de sucesso em garantir a segurança das embarcações de ajuda humanitária. A operação também já ajudou navios pesqueiros e comerciais, vítimas de desastres, e contribuiu para a diminuição da pirataria marítima; tendo transferido suspeitos para julgamento no Quênia, Ilhas Maurício e Seychelles.

2 - A Combined Task Force 151 (CTF 151) foi estabelecida em janeiro de 2009 e compõe-se de uma força multilateral cujo comando é rotativo, entre três a seis meses, entre os membros integrantes da coalizão instituída. Atualmente conta com 32 países membros e realiza patrulhas no mar somali.

3 - A Operação Ocean Shield é a operação conduzida pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)⁸⁸ no combate à pirataria marítima na Somália. Criada em 2008, foi responsável pela captura de 59 dos 80 piratas detidos por forças multilaterais.

4 – A MALSINDO⁸⁹, formada em 2004 por Malásia, Singapura e Indonésia, em razão da situação endêmica da pirataria marítima no sudeste asiático, recebeu a denominação de “Patrulha Coordenada do Estreito de Malacca (MALSINDO)”, cuja função precípua é a patrulha permanente e ostensiva do estreito (GOUD, MOOKHERJEE, 2015). De acordo com estudo realizado por Bo Jiang (2014), a implementação do exercício coordenado MALSINDO resultou na diminuição em 12% da pirataria marítima no Estreito de Malacca e em 30% no Mar do Sul da China.

As operações multilaterais constituem o principal elemento de repressão das atividades de pirataria marítima. Porém, além das operações multilaterais, alguns estados atuaram individualmente no combate à pirataria marítima, cujos esforços

⁸⁷ Do original: "World Food Programme (WFP)" e "African Union Mission in Somalia (AMISOM)"

⁸⁸ Do original: "North Atlantic Treaty Organization (NATO)"

⁸⁹ A denominação faz alusão aos três países fundadores: MALásia, SINGapura e inDONésia. Do original: "Malacca Straits Coordinated Patrol (MALSINDO)"

foram significativos e dignos de reconhecimento internacional, embora não tenham alcançado a mesma efetividade das operações interestatais.

Por meio de resoluções, o Conselho de Segurança da ONU distinguiu os esforços de alguns Estados na repressão da pirataria. A resolução n° 1846/2008, item “6”, reconheceu a iniciativa do Canadá, Dinamarca, França, Índia, Países Baixos, Rússia, Espanha, Reino Unido e dos Estados Unidos da América. Com exceção da Índia e Rússia, os demais países participaram através das ações multilaterais “Ocean Shield” ou “Atalanta”.

Já a Resolução n° 2316/2016 reconheceu os pontos positivos das operações antipirataria, realizada através dos esforços individuais de patrulha da China, Iran, Japão, Coreia e Rússia.

Passa-se agora a analisar as atuações individuais:

4.2.1 China

Em 2008 dois navios comerciais chineses foram sequestrados por piratas somalis, o que motivou o governo chinês a apoiar a repressão da pirataria marítima na Somália através de patrulhas navais na região do Golfo de Aden. A partir de 2008, foram realizadas dezesseis operações militares individuais, cada uma com, no mínimo, três navios de guerra (VENKATARAMAN, 2016).

Porém, as autoridades chinesas encontram dificuldades ao julgar piratas, em face da falta de criminalização da pirataria marítima no ordenamento jurídico interno (CHI, 2012).

Em 1998, um grupo de 12 chineses e um indonésio sequestrou um navio e assassinou a tripulação. Eles foram condenados a morte em 2000 pelos crimes de sequestro e homicídio, uma vez que ficou constatada a falta de tipificação de pirataria marítima no ordenamento jurídico chinês (BBC NEWS, 2000).

Desde 2015, a China tem empreendido esforços para formar um centro de logística, em Djibouti, com fim de apoiar operações de combate à pirataria marítima (Global Times Published, 2015).

4.2.2 Coréia do Sul

A Coréia do Sul, assim como o Irã e o Japão, iniciou a participação no combate à pirataria marítima entre o final de 2008 e o começo de 2009 (OLIVEIRA, 2015).

Em 2011, a unidade Cheonghae, da Marinha Sul Coreana, realizou operação de resgate da tripulação de um navio Sul Coreano, reféns de piratas somalis. Em abril de 2018, foi realizada operação semelhante, no mar de Gana, para resgate de três sul coreanos sequestrados, também, por piratas (YONHAP NEWS, 2018).

4.2.3 Índia

A Índia auxiliou no combate à pirataria marítima na Somália com patrulha realizada por navios de guerra e escolta a navios cargueiros e a navios de programas de ajuda humanitária (TREVES, 2012).

Segundo Tullio Treves (2012), em episódio ocorrido em 2008, o navio da marinha indiana, “Tabar”, interceptou um “navio mãe” pirata, com armamentos modernos. Houve confronto entre as embarcações, resultando no afundamento do navio pirata.

4.2.4 Irã

O Irã realiza escolta, desde 2008, de navios de bandeira iraniana e navios petroleiros, que atravessam a região de risco no entorno do mar da Somália. Em operação da inteligência iraniana, foram resgatados oito reféns iranianos que estavam em poder de piratas somalis (PRESSTV, 2018).

4.2.5 Japão

O Japão empreendeu atividades antipirataria de forma isolada e em cooperação em operações multilaterais.

O sítio eletrônico do Ministério das Relações Exteriores do Japão relatou, em 2016, que o país empreendeu esforços em diversos segmentos para o fim da pirataria marítima na Somália.

Dentre as medidas de combate a pirataria marítima, destaca-se o emprego de dois destróieres da Força de Defesa Marítima Japonesa⁹⁰, a participação na CTF-151, a contribuição monetária de aproximadamente 371 milhões de dólares para a recuperação da economia somali e a criminalização da pirataria marítima no ordenamento jurídico interno.

4.2.6 Rússia

De acordo com a Agência de Informação e Telegrafia da Rússia – órgão oficial de informações do governo russo – foram realizadas quatro grandes operações de patrulha, em 2008, 2010, 2013 e 2014, sendo as três primeiras realizadas pela Fragata Neustrashimyi e a última pela Yaroslav Mudryi (TASS, 2014).

Em 16 de março de 2016 foi firmado acordo de cooperação sobre segurança marítima entre a Rússia e o Vietnã, sendo o tema da pirataria marítima um dos tópicos do acordo (TASS, 2016). Em setembro de 2017, o navio Alexander Otrakovsky iniciou operações de patrulhamento no Oceano Atlântico, com foco na repressão a atividades de pirataria marítima e terrorismo (TASS, 2017).

4.2.7 Persecução penal de piratas

Ao realizar a detenção de piratas, surge um segundo problema. Há fragilidades ao tentar estabelecer qual é o estado que possui jurisdição para processar e julgar os culpados por pirataria marítima e, do mesmo modo, onde deverá ser realizado o cumprimento de pena (TREVES, 2009).

Em 17 de setembro de 2009, a marinha holandesa aprisionou piratas somalis, apreendeu suas armas e os manteve sob custódia, mas libertou-os na praia somali

⁹⁰ Oficialmente o Japão não possui marinha de guerra, possuindo apenas uma tropa de defesa com funções próximas às marinhas de guerra nacionais. Do original: “Japan Maritime Self Defense Force (JMSDF)”.

após seis dias. Os países que realizam patrulha marítima, para repressão da pirataria, são relutantes em perpretar a persecução penal, face os custos envolvidos, complexidade legal e os direitos humanos envolvidos no exercício da jurisdição (TREVES, 2009).

É importante ressaltar que a pirataria marítima possui a peculiaridade de ser um ilícito penal cometido em áreas de domínio público internacional, ou seja, sob a jurisdição de nenhum estado, o que não torna fácil a tarefa de determinar qual é o estado que deve processar e julgar os piratas.

A falta de amparo legal e vontade política dos estados que patrulham ostensivamente as áreas de risco, para processar e julgar os suspeitos de pirataria marítima cria um vácuo jurídico que tem como consequência a incerteza de punição.

Havia – e ainda há - resistência dos países ocidentais em processar e julgar os piratas apreendidos, uma vez que teriam que trazer os criminosos para seu próprio país. Importar criminosos é custoso e indesejável para todos os Estados. A situação se atenuou após a assinatura de um memorando de entendimento que permite aos Estados Unidos, e países da União Europeia, transferir os piratas capturados para as Ilhas Seychelles, Maurício e Quênia, onde seriam processados e julgados (ELMI, 2015).

Em encontro do Comitê de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados⁹¹ dos Estados Unidos da América, em 30 de abril de 2009, foi reconhecida a iniciativa de entregar os piratas presos para julgamento no Quênia. Na época, havia 52 piratas aguardando julgamento no Quênia, enviados pelos Estados Unidos. Nesta oportunidade, ao discutir sobre a baixa pena de sete anos de prisão da corte queniana, o deputado da Califórnia, Dana Rohrabacher, declarou que a pena de sete anos no Quênia era equivalente à prisão perpétua nos Estados Unidos.

Devolver o pirata capturado para o país de origem, embora aparente ser uma boa opção, não é uma medida efetiva. Enquanto a pirataria marítima atraiu recursos para algumas comunidades da Somália, o encarceramento de piratas gera custos para o Estado, o que despertou discussões assertivas sobre a falta de vontade estatal em reprimir a pirataria marítima com mais rigidez. Empresas de seguros marítimos, diretamente interessadas na condenação de piratas, acusam a Somália

⁹¹ Do original: "United States House of Representatives".

de aplicar penas leves aos acusados de pirataria marítima, o que não impede a reincidência ou desestimula a prática (MONKS, 2018).

Outra fragilidade, passível de ser analisada, é a falta de tipificação pelo país que realiza o apresamento de um navio pirata. Tiago Vinicius Zanella (GAZETA, 2013) destaca que, em 2008, Portugal apreendeu piratas somalis, mas teve que ser obrigado a liberá-los por falta de tipificação no ordenamento jurídico do país. Se não há crime, não pode haver prisão.

A pirataria marítima é crime contra a paz mundial conforme descrito em resoluções do Conselho de Segurança da ONU e, portanto, passível de jurisdição universal conforme art. 100 da Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar. O combate à pirataria marítima não interessa somente ao estado cujo navio foi atacado, mas ofende toda a coletividade. A SUA, em seu art. 5^o⁹², determina expressamente que os estados-parte criminalizem a pirataria marítima em seu âmbito interno.

Assim, com o propósito de realizar a pesquisa comparada com outros Estados que também se debruçaram sobre a responsabilidade de tipificarem as condutas típicas de pirataria marítima, buscou-se identificar grupos de Estados que enfrentaram a questão, seja após a vigência da CNUDM, seja porque que já possuíam a tipificação e mantiveram-na em seus ordenamentos jurídicos, ou mesmo que a adaptaram, após a Convenção. Esse recorte então permitiu três grandes blocos de Estados.

O primeiro bloco engloba os Estados que mais recentemente e mais diretamente viram-se diante da questão e seu enfretamento, ou seja, Estados que estiveram com seus meios navais nas operações de repressão na costa da Somália e que já tipificaram a pirataria marítima ou possuem tipos penais próximos, aptos a julgar piratas.

O segundo, aborda a persecução penal de outros países que tipificam a pirataria marítima.

O terceiro engloba países que não tipificam a pirataria marítima, mas possuem crimes contra a navegação marítima ou análogos a estes.

⁹² ARTIGO 5º: Cada Estado-Parte tornará os delitos previstos no Artigo 3º puníveis com penas adequadas, que levem em conta a natureza grave de tais delitos.

4.2.7.1 Persecução penal de Estados integrantes de Operações repressivas à Pirataria na costa da Somália:

a) Áustria

A Áustria possui a peculiaridade de tipificar o crime de pirataria aérea, não observado em nenhuma outra legislação, o que se justifica por ser estado sem litoral.

Dividido por parágrafos, o Código Criminal Austríaco em seu §185, tipifica a pirataria aérea como sendo o ato de violência, ou grave ameaça, contra pessoa a bordo do avião, ou contra quem tenha poder de mudar o curso da aeronave, tomando-lhe o controle. Prevê pena de 1 a 10 anos de prisão, aumentada para 5 a 15 anos se houver morte de alguma vítima, ou de 10 a 20 em caso de morte de grande número de pessoas.

b) Croácia

A Croácia é um dos países que formavam a antiga Iugoslávia. Possui acesso ao Mar Adriático e criminaliza a pirataria marítima em seu código criminal.

No artigo 180 de seu código penal, a descrição do crime de pirataria se aproxima muito do conceito descrito na Convenção de Direito do Mar de 1982, penalizando com prisão de 1 a 15 anos o ato de violência com fim privado em outro navio ou aeronave, ocorrido em local que não esteja sob a jurisdição de nenhum país.

c) Dinamarca

A Dinamarca é um país nórdico com importante relação com o mar, uma vez que controla os três canais que dão acesso ao Mar do Norte.

O capítulo 20 do Código de Crimes do Reino da Dinamarca trata dos crimes que causam perigo público. Em seu artigo 183-a expõe que tomar o controle de aeronaves ou embarcações, mediante coerção ilegal, é punido “de qualquer tempo de prisão” à pena perpétua. Trata-se do mais flexível tempo de prisão de todas as legislações analisadas, podendo o juiz criminal aplicar pena de prisão desde um dia até a prisão perpétua, conforme o caso⁹³.

d) Eslovênia

A Eslovênia foi o primeiro país a se desmembrar da antiga Iugoslávia e possui uma pequena saída para o mar, estando ainda em contenda internacional mediante procedimento de arbitramento com a Croácia acerca de um pequeno território marítimo no Mar Adriático.

Embora a Eslovênia não seja um país expressivo economicamente, 29º maior PIB da Europa⁹⁴, o Código Criminal da Eslovênia é moderno. Este entrou em vigor em 2008 e possui sua organização lógica parecida com o Código Penal Brasileiro, começando com a parte geral e seguindo para os crimes em espécie, com capítulos divididos em artigos e incisos.

Com 381 artigos - O Código Penal Brasileiro possui 361 artigos - o Código Criminal da Eslovênia tipifica, no artigo 374, capítulo descrito como Crimes contra as Leis Internacionais, o crime de pirataria marítima como o ato de violência perpetrado por navio que não seja navio de guerra ou navio de estado contra outro navio ou aeronave, em alto mar ou em local sem a jurisdição de qualquer país, com fins privados para si ou para terceira pessoa, com pena de 1 a 10 anos de prisão, aumentando-se para 5 a 15 anos de prisão em caso de perdas substanciais de propriedade ou morte de alguma vítima. O inciso 2 deste artigo 374 determina que também é pirataria e incorre na mesma pena os tripulantes de um navio de guerra

⁹³ De tão peculiar que é a amplitude passível de pena a ser imposta para este crime no ordenamento Dinamarquês, o artigo que tipifica este crime merece ser reproduzido na íntegra: "Any person who, by unlawful coercion of the kind described in Section 260 of this Act, takes control over an aircraft, ship or other public means of transport or means of freight transport, or interferes with its manoeuvring, shall be liable to imprisonment for any term extending to life imprisonment." O artigo 260 do Código de Crimes da Dinamarca elenca as formas de ofensas contra a liberdade individuais.

⁹⁴ Lista dos Países da Europa por PIB em 2016: <http://statisticstimes.com/economy/european-countries-by-gdp.php>

ou de estado que tenham se amotinado e assumido o comando do navio ou aeronave. Esta redação, muito próxima à redação dada pela Convenção de Montego Bay, entrou em vigor em 2009, mediante emenda ao Código Criminal⁹⁵.

e) Espanha

A Espanha tipifica a pirataria marítima com pena de 10 a 15 anos de prisão, no artigo 616 do Código Criminal Espanhol, havendo neste artigo um conceito próprio de pirataria marítima como sendo o ato de violência ou grave ameaça que cause dano à navio, plataforma, aeronave, dano à pessoa ou à propriedade a bordo de navio. Cabe ressaltar a não inclusão no tipo penal do elemento constitutivo essencial do “especial fim de agir”.

A Espanha criminaliza, ainda, a ajuda ao suspeito de crime de pirataria marítima a se esquivar de investigação criminal ou escapar da captura, no artigo 451, inciso 3, alínea "a", com pena de 6 meses a três anos.

f) Estônia

A Estônia⁹⁶ assinou e ratificou a Convenção Internacional de Direito do Mar, respectivamente, em 1994 e 2005⁹⁷. Dessa forma, quando entrou em vigor a lei que criminaliza a pirataria marítima no Código Penal Estoniano, em 2015, adotou-se uma definição de pirataria que guardou relação aproximada com o conceito adotado pela convenção, descrevendo no artigo 110, a pena de 2 a 10 anos de prisão para o crime de pirataria, como sendo o ato de violência praticado contra um navio, em alto

⁹⁵ O texto original considerava a pirataria marítima apenas como o ato de força que tomava o controle de navio ou embarcação, a emenda trouxe o conceito de pirataria utilizado pela convenção. A redação original do Código Criminal da Eslovênia: "Whoever, by force or serious threat of force, or violation of the rules of international law, takes over command of an aircraft or of a sea vessel shall be sentenced to imprisonment for not less one and not more than ten years. (2) The same sentence shall be imposed on the member of the crew of an aircraft or of a sea vessel who undertakes a mutiny and takes over the command of the aircraft or sea vessel. (3) If the offence under paragraphs 1 or 2 of this Article entails the death of one or more persons or a substantial loss of property, the perpetrator shall be punished by imprisonment of not less than five and not more than fifteen years."

⁹⁶ Estônia, Letônia e Lituânia são os três países chamados de países Bálticos. Fez parte da União Soviética até 1991, atualmente integra a União Europeia desde 2004.

⁹⁷ A lista de todos os países que assinaram e ratificaram a convenção encontra-se em "https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6-a&chapter=21&lang=en"

mar ou em área sob a jurisdição de nenhum estado, de pessoas que estão em outro navio.

Existem três causas de aumento de pena no inciso 2 do artigo 110 que aumentam os limites da pena para 6 a 20 anos de prisão: se houver a morte de alguma vítima, algum dano de grande porte ou trazer risco à saúde ou à vida de um grande número de pessoas. Já o inciso 3, deste artigo, traz uma atenuante que é a possibilidade do agressor ser alguém investido de poderes legais e, conjuntamente, ocorrer alguma das duas hipóteses da agravante acima exposta, qual seja o agente ser um agente do estado e o ato ocasionar a morte de alguma vítima ou causar um grande dano, recebendo neste caso apenas a pena de multa⁹⁸.

Entende-se que a possibilidade de diminuição de pena, supra mencionada, está sistematicamente fora de contexto, pois a pirataria marítima é um ato que possui natureza privada. Dessa forma não poderia um agente legal cometer ato de pirataria. Mesmo que possível fosse, somente a pena de multa é demasiadamente branda, não trazendo coerência ao sistema jurídico. De certa forma, a atenuação pela ação sob o manto de conduta assentada pelo Estado, poderia mesmo ser considerada como retrocesso à possibilidade do “Corso”, já considerado plenamente interdito internacionalmente.

g) França

A França desempenhou papel relevante no combate à pirataria desde os tempos coloniais⁹⁹. Porém, atualmente a pirataria marítima não é - expressamente - crime na França.

Até a revolução francesa, os juízes eram nomeados pelo rei, com cargos vitalícios e hereditários, havendo poucas regras procedimentais e poucos critérios de julgamento. Com o código criminal napoleônico de 1810, embora não empregasse o

⁹⁸ O texto original do inciso descrito trás a seguinte redação: "§ 110. Piracy: (1) Attacking, seizure or destruction of a ship on the high seas or in a territory outside the jurisdiction of any state, or attacking or detention of persons on board such ship, or seizure or destruction of property on board such ship by using violence, is punishable by two to ten years' imprisonment. (2) The same act, if it: 1) causes the death of a person; 2) causes major damage; or 3) causes danger to the life and health of a large number of people, is punishable by six to twenty years' imprisonment. (3) An act provided for in subsection (1) or (2) of this section, if committed by a legal person, is punishable by a pecuniary punishment."

⁹⁹ Tortuga, atual Haiti, foi um dos principais redutos piratas na era de ouro dos piratas (fonte).

termo pirataria marítima, o artigo 96 penalizava o ataque e aprisionamento de navios com pena capital e confisco dos bens¹⁰⁰.

O Código penal napoleônico de 1810 vigorou até 1994, quando um novo Código Penal Francês entrou em vigor, também, sem tipificar a pirataria marítima. Porém, no Capítulo IV, Seção II, os artigos 224-6 e 224-7, tratam do crime de sequestro e tomada de poder de navios, aeronaves e outros meios de transporte, com pena de 20 anos de prisão, podendo se estender à prisão perpétua em caso de morte de vítima ou ato de barbaridade¹⁰¹.

Em tese, pode-se dizer que, no direito Francês, a pirataria marítima é ato ilícito, embora não tenha tipificação legal e cominação de pena, uma vez que o artigo 113-12 do Código Penal Frances determina que a lei criminal francesa é aplicável além das águas territoriais da França se houver convenção internacional e a lei autorizar.

Embora um pirata não possa ser processado e julgado pela lei francesa por não haver o crime de pirataria marítima, outras medidas coercitivas podem ser tomadas, tais como a detenção para averiguação, apreensão de armas que estiverem no barco pirata, entre outros.

h) Hungria

A Hungria é um país europeu que não possui costa oceânica e não tipifica - expressamente - a pirataria marítima. Porém o artigo 320 do moderno¹⁰² Código Criminal Húngaro penaliza com prisão de 5 a 10 anos a tomada de controle através da força de navio, aeronave ou outro meio de transporte de passageiro. A pena é aumentada para 20 anos até a prisão perpétua em caso de morte de alguma vítima.

¹⁰⁰ A pena de morte foi regulamentada durante a revolução francesa e vigorou na França até 1981, tendo a última execução ocorrido em 1977. As execuções eram realizadas pela guilhotina (fuzilamento em alguns poucos casos). Para mais informações sobre a história do judiciário Francês: http://www.justice.gouv.fr/art_pix/plaquette_justiceenfrance_angl.pdf

¹⁰¹ O Código Penal Francês não define o que é "ato de barbaridade", porém em análise sistemática do conjunto penal como um todo é possível interpretar "ato de barbaridade" como o ato que causa forte atentado aos direitos humanos ou graves consequências à pessoa, como tortura e lesão de natureza grave.

¹⁰² Entrou em vigor em 2012.

I) Lituânia

A Lituânia é um pequeno país báltico que já foi um país de grande extensão territorial. Em 1420 a Lituânia se estendia até o mar negro, ocupando grande parte da Ucrânia, Bielorrússia, Polônia e Rússia, mas ao longo do tempo viu seu território diminuir de tamanho até chegar aos atuais 65.200 km². Em termos comparativos o estado do Rio de Janeiro possui 43.780 km².

Não há o crime de pirataria marítima no Código Criminal Lituano, porém o Capítulo XXXV trata dos crimes contra a segurança pública, incluindo nesse rol o sequestro de navios e aeronaves no art. 251, com pena de 3 a 10 anos de prisão, podendo chegar à prisão perpétua em caso de graves consequências.

J) Malta

Malta é um país insular do mar mediterrâneo. Embora possua pequeno território e baixa população comparados à maioria dos países europeus, Malta está localizado em região estratégica, tendo sido dominado por diferentes nações ao longo da história, conquistando a independência do Reino Unido em 1964.

Com código criminal mais antigo do que o próprio estado - datado de 1854, com várias reformas, sendo a última em 2016 - a pirataria marítima em Malta é crime, tratado no "sub-título IV A" onde se localizam os crimes de terrorismo.

Conceituado no artigo 328-N com redação muito próxima à definida na Convenção de Montego Bay, como sendo o ato de violência realizado com fins privados - ou por navio de guerra ou de estado cuja tripulação tenha se amotinado - por passageiros ou tripulação de um navio ou aeronave contra outro navio ou aeronave, em alto mar ou em área sob a jurisdição de nenhum estado, bem como os atos de auxílio ou incitação. As penas são rígidas em Malta, prisão perpétua em caso de morte de alguma vítima, até 30 anos de prisão se não houver morte, ou ainda de até 8 anos em caso de auxílio ou incitação à pirataria. A pena prevista isoladamente para incitação de crimes é de 1 a 3 anos de prisão, conforme art. 68.

K) Países Baixos

Os Países Baixos¹⁰³ possuem em seu Código Criminal diversos artigos que criminalizam a pirataria marítima e condutas de facilitação e auxílio ao ato de pirataria, tornando-se uma das legislações com maior amplitude no combate à pirataria marítima.

A parte XXIX do Código Criminal Batavo tipifica os crimes relacionados à navegação marítima e à aviação. Na seção 381¹⁰⁴, com pena de até 12 anos de prisão para o capitão do navio pirata e de até nove anos de prisão para o restante da tripulação¹⁰⁵, está previsto a tipificação de pirataria marítima como o ato de violência contra outro navio, em alto mar, desde que não esteja em guerra, aplicando-se também para aeronave, inciso 4º desta seção. Em caso de morte de alguma vítima, aplica-se a seção 382, aumentando-se a pena para até 15 anos.

O ato de ajudar um navio pirata, equipando-o, recebe pena de até 12 anos de prisão, nos termos da seção 383. Já o financiamento ou recrutamento de piratas, é penalizado nos termos da seção 384, com pena de até oito anos. Estes dois crimes vão ao encontro do exposto no artigo 101, alínea "b" e "c", da Convenção Internacional de Direito do Mar que visa a repressão aos atos de auxílio e incitação à pirataria marítima, sendo um dos poucos ordenamentos jurídicos do mundo que trata de tipos específicos de crimes para estas condutas.

Outro crime singular na lei penal dos Países Baixos é o descrito na seção 385, que pune a rendição intencional de um navio neerlandês à piratas, cujas penas são análogas ao ato de pirataria, 12 anos para o capitão e nove para os outros casos.

Para todos os tipos penais de pirataria marítima, na parte da redação da imposição das penas, o Código Criminal dos Países Baixos permite a comutação da

¹⁰³ Utiliza-se a denominação Países Baixos, e não Holanda, por ser este o real significado da tradução de *Nederland* da língua holandesa, enquanto que Holanda é apenas duas (Holanda do Sul e Holanda do Norte) das doze regiões administrativas que compõem os Países Baixos.

¹⁰⁴ Este diploma penal não utiliza o termo "artigo" para organização sistemática da definição dos crimes, mas sim o termo "seção", devendo ser entendidos como sinônimos.

¹⁰⁵ Este é o único Código Criminal estudado que comina diferentes penas para o capitão e para o restante da tripulação.

pena restritiva de liberdade em pena de multa referente à quinta categoria descrita na seção 23, inciso 4, com valor de 78 mil euros¹⁰⁶.

l) Polônia

A Polônia possui costa para o Mar Báltico e possui um tipo penal específico para o ato de armar ou adaptar um navio para cometimento de atos de pirataria em alto mar, artigo 170 do Código Penal Polonês, com pena de 1 a 10 anos de prisão. O dispositivo do art. 115, §15, estender, o conceito de navios para fins penais, às plataformas fixas continentais.

Porém, este crime acima exposto combate o intuito da construção de um barco pirata, não havendo neste ordenamento jurídico nenhum artigo que tipifique com o crime de pirataria propriamente configurado com o ato de agressão, com fins privados, de um navio contra o outro em alto mar, conforme art. 101 da Convenção de Montego Bay.

m) República Tcheca

A República Tcheca é um país da Europa Central cuja capital, Praga, é a quarta cidade mais visitada¹⁰⁷ por turistas na Europa, foi palco de importantes acontecimentos no século XX, como a Primavera de Praga, e foi capital da extinta Tchecoslováquia.

A República Tcheca não criminaliza - diretamente - a pirataria marítima. Porém, algumas condutas que formam o conceito de pirataria na Convenção de Direito do Mar são criminalizadas no Código de Crimes da República Tcheca (artigo 290) tal como o ato de tomar o controle de navio, aeronave ou plataforma mediante violência, penalizado com prisão de 8 a 15 anos. Existe possibilidade de aumento de pena - passando para pena de 12 a 20 anos - se o ato é cometido com resultado

¹⁰⁶ No Código Penal brasileiro esta comutação também é permitida em diversos crimes, levando-se em consideração a participação do agente no crime, o impacto do dano e outras circunstâncias que podem tornar menos gravosa a participação do agente.

¹⁰⁷ Segundo o portal de turismo: "<https://trackage.com.br/blog/destinos/10-cidades-mais-visitadas-da-europa/>"

morte de alguma vítima, em tempo de guerra, estado de emergência nacional ou com a ofensa à integridade de duas ou mais pessoas.

n) Romênia

A Romênia é o sétimo país mais populoso da União Europeia, possui costa para o mar negro e tipifica a pirataria marítima em seu ordenamento jurídico.

O artigo 235 do Código Criminal Romeno descreve que o ato de violência ou ameaça realizado em alto mar por tripulante ou passageiro de navio é penalizado com pena de 3 a 15 anos de prisão e restrição de direitos. Em caso de ferimento à pessoa a pena passa para de 5 a 15 anos de prisão e em caso de morte de alguma vítima, a pena passa para de 7 a 18 anos de prisão.

o) Alemanha

A Alemanha não tipifica a pirataria marítima. Entretanto, há o crime do art. 316C do Código Criminal Alemão, com pena de 1 a 10 anos, para atos de violência contra a liberdade de navegação ou a tomada de controle de navios e aeronaves.

p) Finlândia

A Finlândia assinou a Convenção de Montego Bay em 1982. No ano de 1996, efetuou a ratificação do tratado, recebendo o Código Criminal Finlandês no mesmo ano, 1996, uma emenda legislativa adicionando a Seção 7 no Capítulo 1. Este capítulo adicionado trata sobre a aplicação da lei penal finlandesa, enquanto que a seção 7 prescreve o conceito de ofensas internacionais.

Esta emenda determina, em seu inciso 11¹⁰⁸, a aplicação da lei penal finlandesa para o crime de pirataria, cujas condutas são aquelas definidas na Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar, independente do local que o ato

¹⁰⁸ O texto original tem a seguinte redação: "homicide, assault, deprivation of liberty or robbery directed at a person on board a vessel or aircraft, or seizure, theft or damage of a vessel, aircraft or property on board a vessel or aircraft that is to be deemed piracy as referred to in the United Nations Convention on the Law of the Seas"

tenha ocorrido. Dessa forma, o Código Criminal da Finlândia é um dos poucos – se não o único - que faz menção expressa à Convenção de Montego Bay ao conceituar o crime de pirataria.

Apesar da atenção despendida à Convenção, a Finlândia não comina pena ao crime de pirataria marítima, em seu código criminal, embora exista norma que determina a aplicação da lei Finlandesa para casos de pirataria marítima. Entretanto, na Seção 11 do capítulo 34, o crime de sequestro de embarcação é tipificado com pena de 2 a 10 anos, mais a pena de eventual violência cometida durante o ato.

q) Letônia

A Letônia não criminaliza a pirataria marítima. A Lei Criminal Letã, no capítulo XXI, artigos 257 a 268, trata dos crimes contra a segurança do tráfego marítimo, terrestre e aéreo, artigos 257 a 268, sendo que o crime de apoderar-se de veículo de qualquer natureza está descrito no art. 268, com pena de até 7 anos. Embora tangencie alguns aspectos do crime de pirataria marítima, não o tipifica de fato.

r) Noruega

O Reino da Noruega denomina sua principal lei criminal como "Código Penal Civil Geral da Noruega", que entrou em vigor em 1902 e recebeu considerável reforma em 2005.

A Seção¹⁰⁹ n° 151, trata do crime de tomar o controle de navio ou aeronave, com pena de 2 a 21 anos de prisão, conforme a gravidade da conduta. O Capítulo 30 deste código trata dos crimes marítimos em 13 tipificações (Seção 301 a 316, sendo as Seções 302, 303 e 309 revogadas em 1963), mas não há criminalização da pirataria marítima.

s) Suécia

¹⁰⁹ "Seção" é a divisão organizacional dos crimes do código norueguês, guardando correspondência com o termo "artigo" no direito brasileiro.

Embora o Reino da Suécia não possua um tipo penal específico sobre pirataria, trata de forma especial o sequestro e sabotagem contra navios e aeronaves, aplicando-se a lei sueca independente do lugar de cometimento, conforme capítulo 2, seção 2, item 6 do Código Penal Sueco.

O ato de interferir coercitivamente na operação de navio, plataforma marítima ou aeronave civil é penalizado como sequestro e recebe pena de até quatro anos, conforme seção 5a, do capítulo 13, do Código Penal Sueco. Porém, se cometido com destruição ou avarias sérias a navios, plataformas ou aviões durante o vôo, a pena passa para 2 a 10 anos, podendo até receber prisão perpétua, conforme a extensão do dano, o número de pessoas atingidas e às particularidades da natureza do dano causado.

t) Ucrânia

A Ucrânia é um país do leste europeu com costa marítima para o mar negro, existindo ainda controvérsia internacional quanto à anexação da Criméia pela Rússia em 2014.

O Código Criminal Ucrâniano tipifica no artigo 446 a pirataria marítima como sendo o ato de violência, grave ameaça ou ato hostil, de um navio à outro navio, com fim pecuniário ou outro benefício pessoal. A pena para este crime é de 5 a 12 anos de prisão ou de 8 a 15 anos de prisão em caso de reincidência ou morte de alguma vítima. Em qualquer dos casos, há perda da propriedade dos bens utilizados no ato.

4.2.7.2 Persecução penal de outros países que tipificam a pirataria marítima:

a) Rússia

A Rússia é o maior país em extensão do mundo, ocupando um nono da área terrestre do globo. Possui grande poderio militar comparado à maioria dos países do mundo.

O Código Criminal Russo, em seu artigo 227, tipifica a pirataria marítima como sendo o assalto¹¹⁰ à navio mediante violência ou grave ameaça, com o fim de se apropriar de propriedade alheia. A pena é de 5 a 10 anos de prisão, aumentando-se para 8 a 12 anos, mediante uso de arma, ou aumentando-se para 10 a 15 anos, se realizado por grupo organizado ou resultar em graves consequências ou morte de alguma vítima.

b) Argentina

A Argentina tipifica a pirataria marítima em seu ordenamento jurídico. O Capítulo III do Código Penal Argentino, com apenas dois artigos, criminaliza no art. 198 a pirataria marítima como sendo o ato de violência contra aeronaves, pessoas ou coisas, no mar ou em rios navegáveis, sem autorização por alguma autoridade beligerante, com pena de 3 a 5 anos de prisão. O art. 199 aumenta a pena para de 10 a 25 anos de prisão em caso de morte de alguma vítima.

c) Canadá

O Canadá é o segundo maior país do mundo em extensão¹¹¹, possui um vasto litoral e é o 35º país do mundo em número de navios da Marinha Mercante. O Brasil ocupa a 50ª posição¹¹² neste ranking.

¹¹⁰ Do original: "Article 227. Piracy: 1. Assault on a sea-going ship or a river boat with the aim of capturing other people's property committed with the use of violence or with the threat of its use, Shall be punishable by deprivation of liberty for a term of five to ten years. 2. The same act committed with the use of arms or objects used as arms, Shall be punishable by deprivation of liberty for a term of eight to twelve years, with or without a fine in an amount of up to 500 thousand roubles or in the amount of the wage or salary, or any other income of the convicted person for a period of up to three years. 3. Acts provided for in the first or second part of this Article, if they have been committed by an organized group or have entailed, by negligence, the death of a person, or any other grave consequences, Shall be punishable by deprivation of liberty for a term of ten to fifteen years, with or without a fine in an amount of up to 500 thousand rubles, or in the amount of the wage or salary, or any other income of the convicted person for a period of up to three years."

¹¹¹ A CIA (The Central Intelligence Agency) possui uma publicação intitulada "The World Factbook" que considera o Canadá como o terceiro maior em comparação à outros países do mundo, considerando a Antártica como uma porção de terra com fronteiras delimitadas internacionalmente, população permanente e governada por um conjunto de tratados. Para mais informações <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2147rank.html#ca>

¹¹² Ranking dos países com maiores marinhas mercantes em número de navios: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2108rank.html>

Embora o Canadá tenha ratificado a Convenção Internacional de Direito do Mar somente em novembro de 2003, a pirataria marítima já era crime no Código Criminal do Canadá desde sua promulgação em 1985. O artigo 74 da lei penal canadense trata da pirataria marítima conforme a legislação estrangeira e é uma norma penal em branco¹¹³, trazendo como conceito de pirataria: "qualquer um comete pirataria se realizar qualquer ato que a lei do país considera como pirataria". A pena, neste caso, pode chegar à prisão perpétua, bastante rigorosa, se comparada à legislação de outros países. Já o artigo seguinte, n° 75, trata do ato de danificar, roubar ou se amotinar um navio canadense, com pena de até 14 anos de prisão, se cometido em águas sob a jurisdição do Canadá.

A lei penal canadense, é ainda causa de aumento de pena em caso de homicídio (art. 230), sendo apenado com prisão perpétua (art. 235).

d) Geórgia

A Geórgia é um pequeno país ex-integrante da União Soviética, considerado como pertencente à Europa Oriental, com acesso ao Mar Negro.

O Código Criminal da Geórgia tipifica a pirataria marítima no artigo 228 como sendo o ato de assalto à barco ou outro objeto flutuante¹¹⁴ para se apropriar de coisa alheia, mediante violência ou grave ameaça, com punição de prisão de 7 a 10 anos. Em caso de reincidência ou ocorrendo morte de alguma vítima, a pena passa para de 10 a 15 anos.

e) Sérvia

A Sérvia é um país balcânico que não possui acesso ao mar desde 2006 quando se separou de Montenegro.

¹¹³ Norma penal em branco é definida como a norma penal que depende de outras normas para ter a correta definição. Ocorre com o tráfico de drogas, deixando a cargo do Ministério da Saúde, mediante portaria, descrever quais são as substâncias psicotrópicas de uso regulamentado no Brasil.

¹¹⁴ Por ser inusitado o termo "outro objeto flutuante" em relação às normas estudadas, trazemos o conteúdo literal do artigo mencionado: "Piracy, i.e. assaulting a water vessel or other floating object in order to seize another person's property, to unlawfully appropriate it, using violence or threat of violence, shall be punished by imprisonment for a term of seven to ten years."

O Código Criminal da República da Sérvia criminaliza a pirataria no artigo 294 como sendo o ato cometido por tripulante ou passageiro de um navio em alto mar ou em área sob a jurisdição de nenhum país, contra pessoa em outro navio mediante violência ou roubo, resultando em sequestro, retenção, destruição ou danificação de grande extensão, com pena de 2 a 12 anos de prisão, aumentando-se para 5 a 15 anos em caso de morte de alguma vítima.

f) Macedônia

A República da Macedônia¹¹⁵ é um dos países que integravam a ex-Iugoslávia, com governo independente relativamente recente e não possui costa marítima.

Embora o Código Penal Macedônico seja de 1996, e o país não possua litoral, a pirataria marítima está prevista no último crime do código, artigo 422, com redação muito próxima ao conceito exposto na Convenção de Montego Bay, ou seja, o ato de violência ou de coerção, perpetrado pelo membro da tripulação ou passageiro de um navio ou aeronave, contra outro navio ou aeronave, com intenção de causar dano ou adquirir ganho para si ou para outrem, em local que não esteja sob a jurisdição de nenhum estado. A pena é de até 1 ano de prisão, ou até 5 anos de prisão se ocorrer morte de alguma vítima.

Respeitado o fato de não possuir costa e reservado o entendimento jurídico-cultural de cada estado, é demasiadamente branda a pena para pirataria marítima no ordenamento jurídico macedônico. Pirataria marítima é um crime grave, geralmente com violência ou ameaça à pessoa, com repercussão internacional e envolve vultoso impacto financeiro. A pena máxima, de um ano de prisão, equipara a pirataria marítima com crimes de menor impacto, como advogar sem a devida licença (art. 381-A, com pena de até 1 ano ou multa) ou realizar gravação não autorizada de foto ou vídeo (art. 152, com pena de até 1 ano de prisão), além de ter

¹¹⁵ Adota-se para o presente estudo o nome de República da Macedônia, embora exista controvérsia com a Grécia quanto à real denominação. Após independência da Iugoslava em 1991, a Macedônia ingressou em 1993 na ONU sob a denominação de Antiga República Jugoslava da Macedônia, documento A/RES/47/225 do 98º plenário da ONU, porém diversos estados abandonaram esta denominação e utilizam o termo República da Macedônia. Para mais informações: <http://www.un.org/documents/ga/res/47/a47r225.htm>

pena menor do que crimes como uso de documento falso (art. 380, pena de 3 anos de prisão) ou violação de propriedade industrial (art. 285, pena de até 3 anos).

g) Moldávia

A Moldávia também é um país que não possui saída para o mar, mas criminaliza a pirataria marítima em seu ordenamento jurídico. É apenado com prisão de 5 a 10 anos o roubo cometido em alto mar ou em outros lugares que não estejam sob a jurisdição de nenhum país, pela tripulação ou passageiros, contra outro navio ou contra o próprio navio (art. 289)¹¹⁶. Diferentemente da lei da Moldávia, a Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar não considera, como pirataria, o ato de um tripulante contra o próprio navio. O Código Criminal da Moldávia trata com aumento de pena, de 8 a 15 anos de prisão, se o ato é cometido por grupo organizado, uso de armas, graves consequências à pessoa ou morte.

h) Montenegro

Montenegro é um pequeno país europeu que conquistou independência da Sérvia em 2006. Embora não pertença à União Europeia, Montenegro adotou unilateralmente o euro¹¹⁷.

Este pequeno país balcânico possui costa para o mar Adriático e realizou recentes reformas em seu código penal, em 2010, 2011 e 2012, e criminalizou no artigo 345 de seu Código Criminal a pirataria marítima, tipificando-a com redação muito próxima ao conceito apresentado na Convenção Internacional de Direito do Mar, como sendo o ato de violência cometido por tripulante ou passageiro de um navio ou aeronave privado, contra outro navio ou aeronave privado, em alto mar ou

¹¹⁶ Por peculiar, uma vez que nenhuma convenção caracteriza a pirataria marítima como ato contra o próprio navio, segue o texto original: "Article 289. Piracy. (1) Robbery committed for personal purposes by the crew or passengers of a vessel against persons or goods located on that ship or on another ship if the ships are in the high seas or in other places outside the jurisdiction of any state shall be punished by imprisonment for 5 to 10 years. (2) The same action: [Letter a) excluded by Law No. 277-XVI dated 18.12.2008, in force as of 24.05.2009] b) committed by an organized criminal group or a criminal organization; c) committed with the use of weapons or other objects used as weapons; d) causing by imprudence the death of a person; e) causing other especially severe consequences; shall be punished by imprisonment for 8 to 15 years.

¹¹⁷ Assim como Kosovo, Andorra, San Marino e Mônaco.

em área sob a jurisdição de nenhum país, resultando em dano, furto, roubo ou sequestro, cujos prejuízos ultrapassem quarenta mil euros¹¹⁸, com pena de 3 a 15 anos de prisão. Em caso da morte de alguma vítima, a pena seria aumentada para 5 a 15 anos de prisão.

i) Armênia

A Armênia é um antigo país do Cáucaso, cuja formação data de 2492 a.c. Entre 1915 e 1923, sofreu um massacre pela Turquia, fato este negado pelos turcos, mas trouxe a definição de genocídio para o direito internacional.

Embora não possua acesso ao mar, a Armênia possui tipificação para a pirataria marítima. O artigo 220 do Código Criminal Armênio, intitulado como "Pirataria", expõe que o assalto à navio em mar ou rio é apenado com 5 a 10 anos de prisão, sendo majorado para 8 a 15 anos em caso de morte, consequências graves à humanos ou ainda realizado por grupos organizados. Este artigo de lei considera como pirataria o que no Brasil é considerado como roubo, uma vez que pirataria pode apenas ocorrer em alto mar (art. 101 da Convenção de Direito do Mar).

j) Azerbaijão

O Azerbaijão foi o primeiro país muçulmano a se tornar uma república democrática. O país é banhado pelo mar Cáspio, a leste.

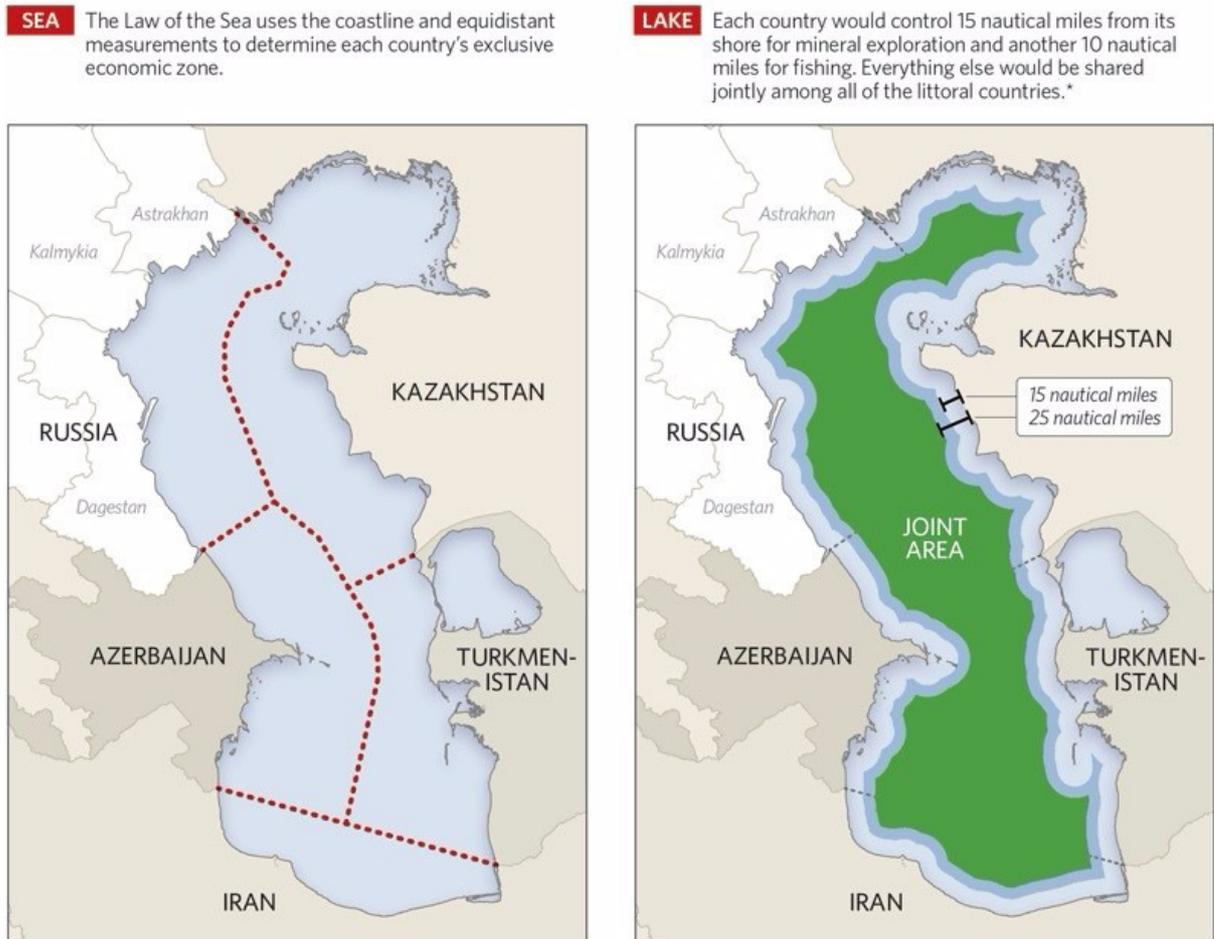
Ainda existe discussão doutrinária se o mar Cáspio se trata de um lago ou um mar (COFFEY, 2016). O próprio Código Penal do Azerbaijão nomina como "Mar Cáspio (lago)", deixando expressa a palavra "lago", após a referência ao Mar Cáspio¹¹⁹. A importância de se conceituar como mar ou como lago é que caso

¹¹⁸ De todas as legislações estudadas, Montenegro foi a única a estabelecer um limite financeiro mínimo para a configuração do crime de pirataria.

¹¹⁹ O artigo 11 do Código Penal do Azerbaijão faz a ressalva quanto a possibilidade do Mar Cáspio ser um lago: "Article 11. Implementation of the criminal law on the persons who have committed a crime on the territory of the Azerbaijan Republic 11.2. The crime committed on territorial waters of the Azerbaijan Republic, on sector of Caspian sea (lake) which belongs to the Azerbaijan Republic, on air space above the Azerbaijan Republic and its economic zone, shall be admitted as crime committed on the territory of the Azerbaijan Republic."

houvesse entendimento de se tratar de um lago, haveria uma larga área de água na porção central sem jurisdição de nenhum país. Porém o entendimento majoritário aponta se tratar de um mar, sendo então regulamentado pela Convenção de Montego Bay:

Figura 3: Perspectiva da regulamentação do Mar Cáspio se classificado como mar ou como lago



Fonte: The Heritage Foundation¹²⁰

Dessa forma, por não possuir costa para nenhum oceano, apenas para o próprio mar Cáspio, que não possui alto mar, o que torna singular a regulamentação sobre pirataria marítima neste país do Cáucaso.

O Código Penal do Azerbaijão elenca em seu artigo 12.3 diversas condutas delitivas com repercussão internacional como o terrorismo, crimes de guerra, crimes

¹²⁰ Para mais informações: "<http://www.heritage.org/energy-economics/report/caspian-sea-ownership-not-issue-the-us-should-ignore>"

contra a humanidade, falsificação de moeda, entre outros, elencando também a pirataria marítima e responsabiliza penalmente qualquer pessoa, independente da nacionalidade ou do local do fato. Já no artigo 219-1, há a tipificação de roubo praticado no mar com pena mínima de 5 anos e máxima de 15 anos, podendo-se aplicar a prisão perpétua em caso de morte da vítima ou outras graves consequências¹²¹.

Dessa forma, para o Código Penal do Azerbaijão, não há diferença se a apropriação de coisa alheia mediante violência ou ameaça de aplicação da violência ocorreu no mar territorial ou em alto mar.

k) Cazaquistão

O Cazaquistão é o nono maior país do mundo e o maior país sem costa marítima do mundo¹²², embora tenha costa com o Mar do Aral.

Datado de 03 de julho de 2014, o moderno Código Penal da República do Cazaquistão tipifica no art. 271 o crime de pirataria marítima, com conceito próximo ao utilizado na Convenção Internacional de Direito do Mar, embora inclua a conduta ocorrida também em rios, ou seja, em relação ao “local do fato”, traz a curiosa inclusão das águas interiores para a possibilidade de cometimento do crime de pirataria marítima.

Com pena de 5 a 10 anos de prisão e confisco da propriedade utilizada. Neste artigo 271, a pirataria consiste no ataque contra navio em rio ou mar. A agravante do inciso 3 deste artigo aumenta a pena para 10 a 15 anos de prisão em caso de morte de alguma vítima ou outra grave consequência.

l) Tadjiquistão

¹²¹ Analisando o Código Penal do Azerbaijão não é possível determinar o que seria a definição de "outras graves consequências" trazido pelo artigo 219-1.3.3, podendo-se apenas presumir algumas condutas como o estupro, financiamento do terrorismo e outras condutas torpes por meio de uma análise sistemática e axiológica do código.

¹²² Lista dos maiores países do mundo, segundo a CIA: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2147rank.html#kz>. No presente estudo excluímos a Antártica, embora a CIA tenha elencado no ranking.

O Tadjiquistão possui cerca de 90% de seu país coberto por montanhas, não possui acesso ao mar e não possui marinha de guerra¹²³. Porém, a pirataria marítima é criminalizada, no artigo 184 do Código Criminal Tadjique, tipificando-a como o ato de assalto contra transporte marítimo com o fim de se apropriar da propriedade alheia. A pena é de 5 a 12 anos de prisão, aumentada para 12 a 20 anos se cometido por grupo, utilizando-se de arma ou em caso de reincidência.

m) Senegal

Senegal é um país localizado na África Ocidental, antiga colônia francesa que conquistou a independência em 1960. É banhado pelo Oceano Atlântico e a peculiaridade de cercar, quase inteiramente, um pequeno país chamado Gâmbia (antiga colônia inglesa).

Diferentemente da maioria dos países que tipificam a pirataria marítima, esta conduta não se encontra criminalizada no código penal, mas sim no Código da Marinha Mercante do Senegal, trazendo, no título 1, letra "b", a definição de navio pirata¹²⁴ e de pirataria, como sendo o ato de violência ou detenção ilegal cometida pela tripulação ou passageiros de um navio privado, aplicando-se também para plataformas fixas, ou navegar em navio sem nacionalidade.

O crime encontra-se tipificado na seção VI, arts. 675 a 677, com pena de 5 a dez anos de trabalho forçado¹²⁵ e multa de 500 mil a 5 milhões de francos CFA¹²⁶.

Equiparam-se à piratas os tripulantes de navio de estado que tenham se amotinado e é apenado com 10 a 20 anos de trabalhos forçados e multa de 1 milhão a 10 milhões de francos CFA.

n) Togo

¹²³ Segundo o ranking de forças armadas da Global Fire Power. Para mais informações: https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=tajikistan

¹²⁴ Navio pirata é descrito como o navio cujas pessoas utilizam ou pretendem utilizar para fins de pirataria. O texto original: "*Navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement entendent se servir ou s'en sont servis pour commettre l'un des actes de piraterie.*"

¹²⁵ No Brasil não existe pena de trabalhos forçados, o que impediria a extradição de piratas para o Senegal.

¹²⁶ Em termos comparativos, no dia 28/01/2018, a cotação era: 1 dólar americano = 528,25 Francos CFA.

Togo é banhado ao sul pelo Oceano Atlântico e localiza-se em uma das regiões com maiores índices de pirataria marítima e roubo armado contra navios do mundo: o Golfo da Guiné.

Em 1977, através de lei, Togo delimitou o mar territorial em 30 milhas náuticas¹²⁷. Porém, foi um dos países formadores da Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar, em 1982, o que se entende que incorporou do mar territorial limitado em 12 milhas náuticas, a partir da linha de base, após ratificar em 1985.

A pirataria marítima é crime no Código Penal de Togo, conforme artigo 1068, seção 8, que tipifica como sendo o ato de violência ou tomada de poder, contra navio ou plataforma, com pena de 3 a 20 anos de prisão, conforme a participação, dano ocorrido e ato cometido. Aumenta-se para 30 anos em caso de refém com pedido de resgate, morte de alguma vítima ou grave lesão.

Existe, ainda, a tipificação em pirataria marítima como sendo a conduta de navegar armado, em um navio, sem passaporte ou documentos que comprovem a legitimidade da expedição. Nesta hipótese não é necessário que alguma violência se efetive e a pena é de 1 a 3 anos e prisão. Podemos verificar que Togo inclui conduta suplementar, não prevista pela Convenção de Montego Bay.

O último parágrafo deste artigo do código penal togolês atribui jurisdição universal ao crime de pirataria marítima, podendo os infratores serem processados e julgados pela justiça de Togo, independente de onde os atos tenham sido praticados.

o) Gâmbia

Gâmbia é um pequeno país ao longo do rio de mesmo nome, com costa para o oceano atlântico e com fronteira terrestre apenas com o Senegal, país com o qual houve união de 1982 a 1989 sob o nome de Senegambia.

Por ter sido colônia inglesa até 1965 e o Código Criminal Gambiano ter entrado em vigor em 1933, ainda há diversas referências à lei britânica na lei de crimes de Gâmbia. É o caso da pirataria marítima, em seu art. 62, que determina que quem for declarado culpado por pirataria será punido conforme a lei inglesa.

¹²⁷ Através da Lei Ordinária 24 de 16 de agosto de 1977.

Embora exista lei nacional na Gâmbia, que delimita a zona contígua em 18 milhas náuticas, Gâmbia assinou e ratificou a Convenção de Montego Bay¹²⁸, o que traz o entendimento de que perda da eficácia da lei local.

p) São Tomé e Príncipe

A República Democrática de São Tomé e Príncipe está localizada no Golfo da Guiné, na África, e caracteriza-se por ser um Estado insular, composto por duas ilhas principais e várias ilhas menores.

Possui idioma oficial e sistema jurídico de origem portuguesa, sendo que a organização sistêmica do Código Penal de São Tomé e Príncipe, do ano de 2012, se assemelha ao Código Penal brasileiro.

Com redação próxima à da Convenção, a qual assinou e ratificou, este país insular criminaliza a pirataria marítima em seu art. 386 e a tipifica como sendo o ato de violência, do mesmo navio ou de outro, ou aeronave, com pena de 16 a 20 anos de prisão e multa.

O item "b" do inciso 2 do artigo supra mencionado considera como pirataria se o alvo atacado estiver no mar, no ar ou no território¹²⁹.

O crime de pirataria marítima na lei de São Tomé e Príncipe é uma lei penal em branco. O inciso 5 do art. 386 determina que caso outras leis ou convenções internacionais considerem outras condutas como crime, estas serão observadas pela lei nacional. Dessa forma, se a Convenção de Montego Bay alterar sua definição, a lei de São Tomé e Príncipe considerará na definição da Convenção.

q) Andorra

O Principado de Andorra é um país de pequena dimensão, sexto menor país da Europa em extensão, mas conta com normas penais complexas, cujo código penal conta com mais de 500 artigos.

¹²⁸ Assinou na conferência em 1982 e ratificou em 1984.

¹²⁹ Nenhuma outra legislação analisada expõe a ofensa à bens em terra como ato de pirataria, podendo-se considerar que os legisladores de São Tomé e Príncipe tiveram a intenção de criminalizar os antigos "saques de piratas".

A Lei Penal Andorrense faz previsão expressa em seu artigo 8º, inciso 8, de se aplicar a lei de Andorra para crimes de pirataria, embora não haja tipificação específica para este crime, nem cominação de pena.

r) Japão

O Japão, país insular da Ásia, participou ativamente do combate à pirataria marítima na Somália.

Em 2009, por força do Ato de punição e contramedidas contra a pirataria¹³⁰, o Japão – de forma peculiar - tornou crime a prática de pirataria marítima e autorizou a marinha de defesa japonesa a proteger qualquer navio de ataques piratas, independente da bandeira.

O Japão adicionou hipótese única à definição, caracterizando como pirataria marítima se o ato ocorrer em alto mar ou na Zona Econômica Exclusiva. O mesmo artigo considera como pirataria marítima, também, se o ato ocorrer no mar territorial japonês, bem como em suas águas interiores¹³¹.

¹³⁰ Do original: “Act of Punishment and Countermeasures against Piracy”.

¹³¹ Por ser peculiar o caso estudado, convém a transcrição do original: “(Definition of Acts of Piracy) Article 2. The term “acts of piracy” as used in this Law shall mean the acts falling under any of the following items committed for private ends on the high seas (including exclusive economic zone (EEZ) prescribed in the United Nations Convention on the Law of the Sea) or territorial sea as well as internal waters of Japan by crew or passengers of a ship (except for warships and other government ships): (i) seizing another ship in navigation or taking control of the operation of another ship by rendering persons irresistible by assault, intimidation or any other means; (ii) robbing property on board another ship in navigation or obtaining or causing others to obtain an unlawful profit by rendering persons irresistible by assault, intimidation or any other means; (iii) kidnapping a person on board another ship in navigation for the purpose of taking the person hostage to demand a third person to deliver any property or to take any other unobligated action or to waive that person’s right; (iv) demanding a third person to deliver any property or to take any other unobligated action or to waive that person’s right by taking a person, on board a robbed ship or a ship whose control is taken or kidnapped on board another ship in navigation, hostage; (v) breaking into or damaging another ship in navigation for the purpose of committing the acts of piracy as referred to in each preceding items; (vi) operating a ship and approaching in close proximity of, beleaguering, or obstructing the passage of another ship in navigation for the purpose of committing the acts of piracy as referred to in items (i) to (iv) above; and (vii) preparing weapons and operating a ship for the purpose of committing the acts of piracy as referred to in items (i) to (iv) above. (Crimes Relating to Acts of Piracy) Article 3 (1) A person who commits the acts of piracy as referred to in items (i) to (iv) of the preceding Article shall be punished by imprisonment with work either for life or for a definite term of not less than 5 years. (2) A person who attempts to commit the crimes set forth in the preceding paragraph (except for the act of piracy as referred to in item iv of the preceding Article) shall be punished. (3) A person who commits the acts of piracy as referred to in item (v) or item (vi) of the preceding Article shall be punished by imprisonment with work for not more than 5 years. (4) A person who commits the acts of piracy as referred to in item (vii) of the preceding Article shall be punished by imprisonment with work for not more than 3 years; provided, however, that the person who surrenders him/herself before the person

A lei penal japonesa elenca sete hipóteses que caracterizam como crime de pirataria marítima: I - tomar o controle de embarcação; II - roubar propriedade a bordo de outra embarcação ou auxiliar outra pessoa a fazê-lo, mediante a rendição de pessoa; III - sequestrar pessoa a bordo de outra embarcação com o fim de extorsão de resgate; IV – demandar, à terceira pessoa, a entrega de propriedade ou outra ação em função da custódia de reféns, a bordo de navio ilegalmente tomado; V - danificar outro navio com o propósito de cometer algum dos atos de pirataria antecedentes; VI - operar navio, se aproximando de outro navio de forma a cercar ou obstruir passagem, com fins de cometer atos de pirataria marítima; VII - ou preparar, armar e operar navios para cometer atos de pirataria marítima.

Esta criminalização, pela lei penal nipônica, pode ser considerada como lei penal rígida em comparação com os outros países estudados. As penas são de trabalhos forçados, de 5 anos à prisão perpétua para os incisos I a IV; até 5 anos para o caso dos incisos V e VI; de até 3 anos para o inciso VII. No último caso, a rendição, antes da ocorrência dos atos de pirataria marítima, diminuirá a pena ou pode ser exculpado¹³².

4.2.7.3 Países que não tipificam a pirataria marítima, mas possuem crimes contra a navegação marítima ou análogos:

a) Albânia

A Albânia é um pequeno país europeu, banhado a oeste pelo Mar Adriático, e independente, do Império Turco Otomano, desde 1912.

A pirataria marítima não é tipificada no Código de Crimes albanês. Em seu artigo nº 111 existe o crime de sequestro de embarcação ou avião, de transporte de pessoas, mediante violência ou grave ameaça, sendo punido com prisão de 10 a 20

commits the crime as referred to in paragraph 1 or the preceding paragraph shall be reduced or exculpated. Article 4 (1) When a person who commits the crimes as referred to in paragraph 1 or 2 of the preceding Article causes another to suffer injury at the scene of the crimes, the person shall be punished by imprisonment with work either for life or for a definite term of not less than 6 years, and in the case of causing death, the death penalty or imprisonment with work for life shall be imposed. (2) A person who attempts to commit the crimes set forth in the preceding paragraph shall be punished.”

¹³² Manteve-se a tradução literal, embora de pouco uso o verbo “exculpar”, visto que o direito penal brasileiro não adota instituto idêntico. Neste caso, deve-se ser entendido como um caso de isenção de pena.

anos. Já o artigo 230, o Código trata do crime de terrorismo a bordo de navio, sendo punido com 15 anos de prisão até a perpétua.

b) Quirquistão

O Quirquistão, localizado no centro da Ásia, não possui costa marítima e é um dos países mais distantes do oceano, sendo o acesso mais próximo ao mar o porto de Carachi no Paquistão, a 3.168 quilômetros de distancia pela rota rodoviária mais curta.

Dessa forma, a regulamentação do uso do mar não é matéria legislativa relevante na pauta do poder legislativo do Quirquistão, que ainda possui esporádicos conflitos étnicos e enclaves do Tadjiquistão e Uzbequistão em seu território.

Assim, a pirataria marítima não é prevista no Código Criminal do Quirquistão, país não signatário da Convenção de Montego Bay. Porém, o artigo 232 do Código Criminal do Quirquistão trata do crime de sequestro de embarcação, com punição de 4 a 8 anos de prisão, estendendo a pena para 8 a 15 anos se houver morte de alguma vítima.

c) Uzbequistão

O Uzbequistão localiza-se na Ásia Central e não possui costa marítima, embora possua acesso à parte mais seca do mar do Aral.

O Código Criminal Uzbeque¹³³ não possui uma tipificação própria para o crime de pirataria marítima. Entretanto, o artigo 264 de seu Código Criminal trata do crime de sequestrar um navio, aeronave ou trem, com pena de 5 a 10 anos de prisão, elevando-se a pena para 10 a 15 anos em caso de violência, ser premeditado ou cometido por grupo de pessoas.

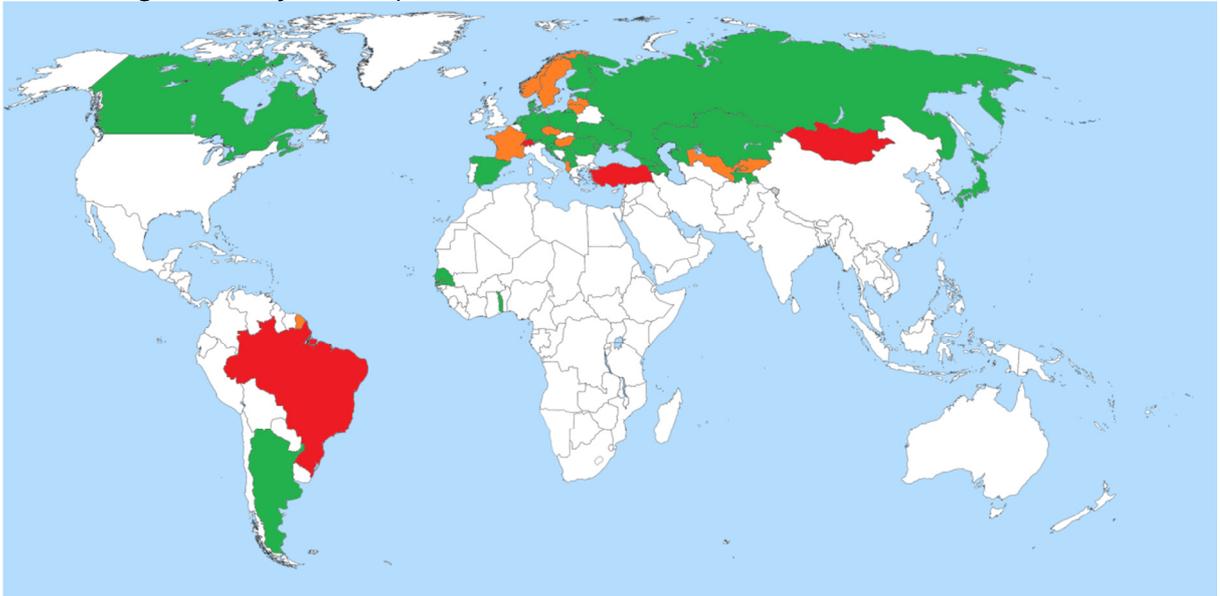
4.3 Distribuição no Globo da repressão legal

¹³³ Utiliza-se também o gentílico uzbequistânês.

Conforme tópico supra, é possível verificar que a repressão legal à pirataria marítima encontra similaridades nos diversos ordenamentos jurídicos estudados, porém ainda está distante de guardar redação unânime.

A figura 4, abaixo anexada, mostra o mapa-múndi com países destacados em verde como os que tipificam a pirataria marítima em seus ordenamentos jurídicos, países destacados em laranja como os que criminalizam condutas análogas à pirataria marítima e destacados em vermelho como os Estados que não criminalizam a pirataria marítima, bem como não guardam crimes análogos.

Figura 4: Mapa geopolítico mostrando os países que tipificam a pirataria marítima em verde, tipificam crime análogo em laranja e não tipificam em vermelho.



Fonte: Domínio Público

Conforme é possível visualizar no mapa, os países que tipificam a pirataria marítima encontram-se distribuídos no globo, se contrapondo à ideia de concentração no entorno das áreas geográficas de maior ocorrência.

A pirataria marítima é um ilícito que preocupa toda a comunidade internacional, se sobrepondo às questões locais ou regionais e representa ameaça à paz internacional.

5 ASPECTOS LEGAIS DA PIRATARIA MARÍTIMA NO BRASIL - ENTRAVES, COMPROMISSOS E SOLUÇÕES

A falta de criminalização da pirataria marítima no Brasil é o principal entrave para a repressão estatal de ilícitos desta natureza. Hugo Grotiu (1625), em seu livro *O direito da guerra e da paz*, defende que é natural empreender guerra civilizada a quem pratica a pirataria marítima, porém a falta de tipificação da pirataria marítima impede que esta se constitua como crime passível de punição, bem como dificulta a elaboração de políticas preventivas e repressivas que possam contribuir à erradicação deste ilícito transnacional. Também prejudica a participação do Brasil em operações, de cooperação internacional, para repressão de crimes de pirataria.

5.1 Definição de crime no direito brasileiro

Crime, por si só, é um conceito complexo. Existem diversas abordagens, correntes e múltiplos conceitos. Mas, é necessário estabelecer um conceito objetivo, uma vez que desta definição e suas derivações serão norteadoras às condutas que o agente estatal deverá seguir, caso se depare com o fato ou com agente suspeito, bem como a posterior persecução penal.

A doutrina penal ainda debate quais são os requisitos para que uma conduta seja considerada crime (DAMÁSIO, 1994). A falta de consenso, entre os autores acerca da matéria, deve-se ao reconhecimento de que as três principais correntes conceituais sobre o assunto merecem suas considerações.

O direito brasileiro adota a corrente tripartite considerando como crime todo fato típico, antijurídico e culpável. Faltando qualquer dos três requisitos, a conduta poderá ser enquadrada como ilícito civil, sendo devida a reparação dos danos (GRECO, 2015), mas não poderá ser enquadrada como crime¹³⁴.

¹³⁴ O simples abaloamento de dois navios ou a falha na prestação de um serviço de limpeza de uma embarcação são ilícitos civis, extracontratual e contratual respectivamente, mas não serão necessariamente crime.

Por “conduta típica” temos que crimes são as condutas que estão previamente descritas em lei¹³⁵. Desta forma ninguém poderá ser culpado, no Brasil, por condutas que - por mais imorais e contrárias aos bons costumes - não esteja descrita em lei em sentido estrito, não interessando qualquer outra norma de cunho jurídico. Como exemplo, por maior que seja a repulsa social, o crime de incesto¹³⁶ é previsto no código de crimes italiano, porém sem correspondência em nosso ordenamento jurídico, o que proíbe a punição penal de tal conduta no território brasileiro. Também, no Brasil, ninguém poderá ser processado e julgado pelo crime de abuso fetal (conduta de mulher que ingere álcool durante a gravidez), crime este presente no ordenamento penal de dezoito estados dos Estados Unidos da América (HINES, 2016), mas sem previsão em lei penal brasileira. Sendo assim, para se considerar crime, há a necessidade de haver correspondência da conduta realizada com lei penal que a descreva, afastando-se o processo judicial, julgamento e penalização, se o fato não estiver descrito em lei.

Por “antijurídico”, devemos entender as condutas que não se coadunam com o direito. São as condutas que são previsíveis, pela sociedade em geral e pelo “homem médio”¹³⁷, como atitudes danosas e injustas (CAPEZ, 2011). Desta forma, a mãe que coloca brinco na filha recém-nascida ou um dentista que corta um paciente com um bisturi, para extrair um dente, não serão punidos com crime de lesão corporal, uma vez que tais condutas não são contrárias ao direito. Este filtro da antijuridicidade é importante para o agente estatal saber se deve ou não intervir, e racionalizar a responsabilização do agente.

Por “culpável”, entendemos que é todo agente maior de 18 anos, que age de forma livre, em pleno gozo de suas faculdades mentais e não cometa o ato descrito como crime para salvaguardar outro valor maior (ESTEFAM, 2012). Assimilando o conceito por exclusão, “agente culpável” é quando o mesmo comete a conduta, não estando presente uma das três excludentes de culpabilidade: 1 – “inexigibilidade de

¹³⁵ Por exemplo o homicídio (matar alguém) que encontra-se no artigo 121 do Código Penal, ou o crime de roubo descrito no art. 157, também do Código Penal.

¹³⁶ Crime contra a moral familiar previsto no artigo 564 do Código Penal Italiano com pena de dois a oito anos de prisão.

¹³⁷ No campo do direito, “homem médio” é constantemente utilizado como sendo uma pessoa comum da sociedade, este termo é utilizado para explicar como é realizado o juízo de valor de uma determinada situação pelas pessoas que integram aquela sociedade. Para aprofundamento, Selma Pereira de Santana (2005) apresenta estudo em: A Culpa Temerária: contributo para uma construção no direito penal brasileiro.

conduta diversa” que é a conduta impossível de se exigir do agente de se comportar de acordo com o direito. Exemplo disso é a não imputação, de crime de dano, ao bombeiro que quebra o vidro de um carro, que esteja no sol, para salvar uma criança que esteja dentro. Neste caso, não é exigível que o bombeiro tenha outro tipo de atitude, não podendo então ser responsabilizado pelo crime de dano¹³⁸. Busca-se, assim, punir apenas aqueles que optaram cometer crime sabendo ser ilícito. 2 – “imputabilidade” é a característica atribuída às pessoas maiores de 18 anos e com faculdades mentais normais, tornando-se inimputável o menor de 18 anos e quem tem desenvolvimento mental incompleto, retardado ou por qualquer outro motivo, ao tempo da conduta, não poderia entender o caráter ilícito da pena. 3 – “potencial conhecimento da ilicitude do fato”, em outras palavras, o agente precisa saber que aquele ato, que se está cometendo, se trata de crime ou pelo menos ser exigível que o mesmo o saiba. Como exemplo, não se pode criminalizar, por receptação, os clientes de um grande supermercado que, sem saber, compram um produto originado de carga roubada.

Em síntese, no Brasil, crime é a conduta descrita em lei, contrária ao direito e realizada por agente a quem se possa ser atribuir a culpa.

Em termos esclarecedores, é válido ressaltar que existem também as correntes bipartite e a quadripartite (CAPEZ, 2011) que merecem seus méritos, visto que podem influir na conduta dos agentes públicos. A corrente bipartite é a que considera como crime apenas a conduta típica e antijurídica, colocando a culpabilidade do agente como pressuposto de aplicação da pena, ou seja, se realizado por um agente não culpável, a conduta continuaria sendo crime, afastando-se somente a aplicação da pena. A corrente quadripartite possui os três requisitos elencados pela corrente adotada pelo Brasil (tripartite), adicionando ainda o requisito de que a conduta deve ser passível de punição. Nesta corrente, excluem-se os crimes já atingidos pela prescrição ou, se por outro motivo, não puder mais ser punido, caso como pena já cumprida no exterior. Apesar de o Brasil adotar a corrente tripartite, ainda há discussões acadêmicas sobre os assuntos. Doutrinadores consagrados do direito penal ainda divergem, como Fernando Capez

¹³⁸ Art. 163 do Código Penal.

que adota a corrente bipartite e Guilherme de Souza Nucci que adota a quadripartite (NUCCI, 2010).

5.1.1 A criminalização da pirataria marítima no sistema penal brasileiro

Durante o período colonial, a possibilidade da população litorânea, na região dos trópicos, ser alvo de ataques piratas, consistiam em receios concretos, conforme as várias invasões sofridas e ataques a navios.

Dessa forma, ao longo da história muitos países se empenharam em tipificar um crime que pudesse desestimular a prática de pirataria. O Brasil criminalizou a pirataria marítima no século XIX.

O primeiro código criminal efetuado no Brasil, após a independência, foi o Código Criminal do Império do Brasil¹³⁹, tipificava em seus artigos 82 a 84 a prática de pirataria marítima. Este código equiparava, à pirataria marítima, o abuso da carta de corso, o apossamento de um navio mediante fraude e a realização de comércio com piratas:

LEI DE 16 DE DEZEMBRO DE 1830.

CODIGO CRIMINAL DO IMPERIO DO BRAZIL

Art. 82. Exercitar pirataria; e este crime julgar-se-ha commettido:

1º Praticando no mar qualquer acto de depredação, ou de violencia, ou contra Brasileiros, ou contra estrangeiros, com quem o Brazil não esteja em guerra.

2º Abusando da Carta de Corso, legitimamente concedida, para praticar hostilidades, ou contra navios brasileiros, ou de outras nações, que não fosse autorizado para hostilisar.

3º Apossando-se alguém do navio, de cuja equipagem fizer parte, por meio de fraude, ou violencia contra o Commandante.

4º Entregando alguém aos piratas, ou ao inimigo, um navio, a cuja equipagem pertencer.

5º Oppondo-se alguém por ameaças, ou por violencia, a que o Commandante, ou tripolação defenda o navio em occasião de ser atacado por piratas, ou pelo inimigo.

Penas - de galés perpetuas no gráo maximo; de prisão com trabalho por vinte annos no médio; e por dez no minimo.

6º Aceitando Carta de Corso de um Governo estrangeiro sem competente autorização.

Penas - de prisão com trabalho por dous a oito annos.

Art. 83. A mesma pena estabelecida nos casos do artigo antecedente, desde numero primeiro até numero quinto, se imporá:

¹³⁹ Brasil encontra-se grafado com “Z” em razão da transcrição literal do título do código.

1º Aos estrangeiros, que commetterem contra navios brasileiros depredações, ou violencias, não sendo em tempo de guerra, ou, no tempo della, não sendo munidos com Carta de Marca.

2º A todo o Commandante de embarcação, que commetter hostilidades debaixo de bandeira diversa da do Estado, de que tiver Carta.

Art. 84. Tambem commetterá crime de pirataria:

1º O que fizer parte da equipagem de qualquer embarcação, que navegue armada, sem ter passaporte, matricula da equipagem, ou outros documentos, que próvem a legitimidade da viagem.

Penas - ao Commandante, de prisão com trabalho por quatro a dezaseis annos; aos da equipagem, por dous a oito annos.

2º O que, residindo dentro do Imperio, traficar com piratas conhecidos, ou lhes fornecer embarcações, provisões, munições, ou qualquer outro auxilio, ou entretiver com elles intelligencias, que tenham por fim prejudicar ao paiz.

3º Todo o Commandante de navio armado, que trazer documentos passados por dous, ou mais Governos differentes.

Penas - de prisão com trabalho por dous a doze annos. (sic.)

O crime descrito no código criminal do império reprimia todo ilícito de violência ou depredação no mar. Não havia diferença se o ilícito tivesse ocorrido no mar territorial de outro estado, o que, naquela época compreendia aproximadamente 3 milhas da costa.

Dessa forma, havia no Brasil recém liberto, jurisdição brasileira que condenava o pirata que cometesse ato contra navio brasileiro, independente do local do mar que estivesse. Tal visão é hoje refutada pela comunidade internacional em face da soberania dos estados costeiros sobre o mar territorial.

Com a diminuição da quantidade de incidentes, na segunda metade do sec. XIX e do século XX, diversos ordenamentos jurídicos tenderam a abolir o crime de pirataria de seus códigos, uma vez que tal ilícito aparentava estar ultrapassado e em desuso.

No Brasil não foi diferente, a relativa paz no mar territorial brasileiro, e a diminuição da ocorrência de pirataria marítima no lado ocidental do Oceano Atlântico, revelou aparente desnecessidade do estado brasileiro em manter a reprimenda penal.

Em 1940 o Código de Crimes do Império do Brazil foi revogado e substituído pelo Código Penal, onde o crime de pirataria marítima deixou de ser previsto no rol de crimes a serem reprimidos pelo Estado brasileiro.

Todavia, no começo do século XXI - em contraponto à ideia de ser um crime ultrapassado - a pirataria marítima voltou a preocupar a comunidade internacional. O Conselho de Segurança da ONU emitiu duas resoluções - 2018/2011 e 2039/2012 -

expressando preocupação com o roubo armado no Golfo da Guiné e outras diversas acerca da situação no mar da Somália. A pirataria marítima estava de volta à pauta de discussões e tornou a ameaçar a segurança da navegação.

Na década de 1980, por meio da Convenção de Montego Bay de 1982 e da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima de 1988, retornaram os anseios da comunidade internacional para que todos os Estados criminalizassem a pirataria marítima.

A SUA prevê em seu art. 5º que todos os Estados-parte devem criar crimes para reprimir os ilícitos no mar. Já a Convenção de 1982, no art. 100, impõe o dever de todos os estados contribuírem para a repressão da pirataria marítima.

Atualmente, o conceito de pirataria marítima está descrito na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar¹⁴⁰ e não há correspondência no nosso Código Penal. Já com o roubo armado, a situação se inverte, há o crime no direito penal brasileiro, mas não há previsão na Convenção de Montego Bay, uma vez que esta convenção considera o roubo armado como matéria sujeita à jurisdição do estado costeiro. A SUA considera ambas as situações como "delitos".

Para reprimir o roubo armado contra navios no mar territorial brasileiro, o Brasil é quem detêm a competência para atuar repressivamente, impondo sua jurisdição. A lei brasileira é aplicada conforme determina o artigo 5º, § 2º do Código Penal Brasileiro e nada dispõe em contrário a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar¹⁴¹, conforme podemos visualizar no citado artigo:

Código Penal Brasileiro

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

¹⁴⁰ Artigos 100 a 107 da Convenção.

¹⁴¹ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar dispõe, em seu art. 33, 1, b, que o país costeiro pode tomar as medidas necessárias na zona contígua (até 24 milhas marítimas) para reprimir infrações à leis em seu mar territorial, dessa forma existe discussão doutrinária se o país costeiro tem jurisdição para reprimir o roubo armado a navios que estejam em trânsito na Zona Contígua.

correspondente, e estas em **porto ou mar territorial do Brasil**. (Grifo nosso)

Assim, no mar territorial, compreendido como as primeiras doze milhas marítimas a partir da linha de base, conforme art. 3º da Convenção sobre o Direito do Mar, há o mandamento legal em nosso ordenamento jurídico de que o Brasil deve atuar, processar e julgar em caso de roubo armado. Em que pese a possibilidade de jurisdição universal sobre delitos ocorridos contra navios saindo do mar territorial de algum estado, trazida pela SUA.

Mas em caso de delito que componha os requisitos da pirataria marítima e que ocorra além do mar territorial do Brasil, ainda não há previsão legal cominada em nosso ordenamento jurídico que sirva de subsídio ao procedimento da autoridade marítima brasileira. A lacuna legal, deixada pela falta de tipificação da pirataria marítima no Brasil, causa insegurança jurídica na atuação dos agentes estatais brasileiros.

5.1.2 Ausência de criminalização = insegurança jurídica de atuação

De início, é necessário analisar, conforme o ordenamento jurídico brasileiro, quais instituições possuem atribuição para investigar e reprimir a ação de piratas, bem como qual possui competência para processar e julgar quem comete pirataria marítima.

A Polícia Federal possui atribuição para investigar crimes contra bens da União ou aqueles cuja prática possa ter repercussão internacional, conforme mandamento constitucional do art. 144, §1º. Subsidiariamente, as polícias civis estaduais devem apurar os demais crimes não militares.

Por ser, o mar territorial, bem da União Federal, por força Constitucional contida no artigo 20, VI¹⁴², poder-se-ia concluir que compete a Polícia Federal a atuação repressiva e investigativa de ilícitos no mar. Corrobora-se a este entendimento a atribuição outorgada pelo inciso III, do citado artigo, que fixa o exercício da polícia marítima à Polícia Federal.

¹⁴² O artigo diz que são bens da união o mar territorial.

Porém, em 9 de junho de 1999, foi promulgada a Lei Complementar nº 97, cujo art. 17 confere à Marinha do Brasil a atribuição subsidiária de fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e em águas interiores, o que inclui a patrulha do mar territorial.

Dessa forma, percebe-se um aparente conflito de normas em fixar a atribuição para investigação e apuração de ilícitos ocorridos no mar. A interpretação não é estanque e livre de discussões, por exemplo, sobre qual órgão tem atribuição para interrogar testemunhas e ações de polícia judiciária pericial no mar, caso um grupo de piratas armados rendesse um navio de bandeira estrangeira, que solicitasse ajuda às autoridades brasileiras, durante passagem por águas jurisdicionais brasileiras.

Apenas em termos de comparação, e observando as atribuições de tutela do espaço marítimo estrangeiro, temos que os Estados Unidos possuem Marinha de Guerra e Guarda Costeira, o México não possui Marinha de Guerra, possuindo apenas Guarda Costeira. No Brasil, a Marinha de Guerra possui e acumula as atribuições típicas de guardas costeiras, sendo a responsável pela patrulha e salvaguarda no mar, o que transfere a ela a fragilidade do amparo jurídico brasileiro em fornecer subsídios para sua efetiva atuação no combate à pirataria marítima.

Quando o Brasil ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, houve o comprometimento do Estado brasileiro para a cooperação na repressão da pirataria marítima. Este mandamento está determinado no artigo 100 da convenção, que não admite ressalvas:

ARTIGO 100

Dever de cooperar na repressão da pirataria

Todos os Estados devem¹⁴³ 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.

Dessa forma, parece evidente que o Brasil deve cooperar na repressão da pirataria e deve envidar esforços para identificar e sanar fragilidade em sua atuação.

¹⁴³ No texto original é utilizado o termo "Every State shall...". Nesse sentido, "shall" é um modal utilizado para indicar uma orientação ou convite, diferentemente do "must" que significa "dever" no sentido de obrigação.

A falta de tipificação do crime de pirataria marítima tem como principal consequência a falta de segurança jurídica para a atuação dos agentes de segurança do Estado brasileiro para cumprir a lei.

Por não haver tipificação e a consequente criminalização da pirataria marítima no Brasil, em regra, nossa Marinha de Guerra não poderia atuar na repressão à sua eventual prática. No mesmo sentido, a justiça brasileira não poderia processar os supostos apreendidos piratas, pelo simples fato de serem piratas, tendo em vista que não há crime sem lei anterior que o defina. Poucos são os casos em que a Marinha do Brasil tem amparo legal para atuar, como por exemplo, em caso de crime flagrante ou socorro a navio que pedisse socorro.

Reforça-se, a esse pensamento, o estudo realizado por Eugene Kontorovich (2012) que concluiu ser frágil a acepção da jurisdição universal como autorização do exercício de jurisdição pelos Estados para processar piratas, representando apenas 1,47% dos processos judiciais contra piratas. Apenas China, Índia, Kenya e Yemen julgaram piratas com base na jurisdição universal. Ainda assim, a jurisdição universal serve como amplo alargamento de territorialidade, mas não pode ser arguida diante da omissão da criminalização formal do ato perseguido.

Assim, demonstra-se que há fragilidade nos instrumentos legais internos do Brasil, uma vez que a pirataria marítima não se manteve como crime no Código Penal Brasileiro para dar efetividade à repressão da pirataria marítima.

A criminalização, da pirataria marítima no Brasil, reforçaria o poder coercitivo da Marinha do Brasil, mesmo além da jurisdição nacional, uma vez que possibilitaria maior atuação desta em águas internacionais do Atlântico Sul e possibilitaria a participação do Brasil em operações multilaterais de combate à pirataria marítima, com maior segurança jurídica, coerente com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil.

Quanto à possibilidade de ação da Marinha do Brasil na repressão do roubo armado contra navios, analisando-se o enfoque puramente legal, a Marinha do Brasil poderia atuar em águas interiores, uma vez que se trata de roubo armado tipificado no art. 157 do Código Penal e as águas interiores são consideradas como território brasileiro.

No mar territorial, a Marinha do Brasil também poderia atuar, salvo se o crime ocorre durante a passagem inocente de um navio e não fosse uma das hipóteses do art. 27 da Convenção de Montego Bay. Existe, ainda, uma ressalva no mencionado artigo 27 que autoriza o país costeiro a atuar no mar territorial se o navio a ser abordado é proveniente de águas interiores. No entanto, em função das crescentes responsabilizações e prejuízos causados ao país, pela caracterização de prática de pirataria marítima em sua costa (aumento de custos de fretes, seguro, redução de tráfego, etc...) pode-se supor que seja natural considerar que o evento seja plenamente considerável como “com consequências ao Estado Costeiro” (art. 27, 1, “a”, da Convenção de Montego Bay) que habilita a jurisdição brasileira.

Quanto à atuação do país costeiro na repressão de ilícitos ocorridos na zona contígua, é necessário fazer uma análise minuciosa sobre a repercussão do ilícito no país costeiro, uma vez que a atuação deste, na Zona Contígua, limita-se à fiscalização de infrações às leis ou regulamentos aduaneiros, fiscais, imigratórios ou sanitários que possam repercutir em seu território ou mar territorial. Poder-se-ia afirmar que, tratando-se a pirataria de ação com clara natureza pecuniária (fim privado) haveria infração à legislação aduaneira (transferência de bem), o que poderia justificar a jurisdição nacional. Mas esta concepção é frágil e não haveria entendimento pacífico, claro e inequívoco. Logo, a jurisdição nacional poderia ser questionável.

Já na Zona Econômica Exclusiva, brasileira e estrangeira, em virtude da regulamentação do Estado costeiro se limitar somente à exploração econômica e científica dos recursos marinhos, nos termos do art. 56 da Convenção de Montego Bay, há jurisdição universal para repressão da pirataria marítima, não havendo óbices à atuação da Autoridade Marítima brasileira.

É válido ressaltar que, caso o navio consiga adentrar no mar territorial de outro Estado, nossa Marinha de Guerra deverá interromper a perseguição.

Ao tratarmos do ilícito sendo realizado em locais sem jurisdição de algum estado, não estaremos diante de roubo armado, mas sim de pirataria. Neste caso, por não ser crime no Brasil, nossa marinha só poderia perseguir os criminosos se o crime fosse cometido contra brasileiro, contra um navio brasileiro, em caso de

flagrante delito¹⁴⁴ (observada a controvérsia do entendimento sobre se há ou não delito, uma vez que não é tipificado no ordenamento jurídico penal nacional vigente), se tiver havido pedido de ajuda pelo navio ou autoridade diplomática do navio vítima ou para repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas (art 27, 1, “c” e “d” da Convenção de Montego Bay), caso este que se afasta em muito do “especial fim de agir” previsto à pirataria. Em outros casos, o Brasil não poderia atuar para repreendê-los.

O roubo armado, tal como tipificado no Brasil, se perpetrado contra navio brasileiro localizado em águas sob a jurisdição de outro Estado, também não autoriza a atuação do Brasil para repressão do crime. Poderá haver outros tipos de intervenção, caso se trate de agressão contra um Navio de Estado brasileiro, que coloque em risco nossa segurança interna, mas não seria uma atuação para reprimir a criminalidade no mar nos termos do preconizado pela convenção, e sim um ato de legítima defesa.

5.2 O compromisso internacional de cooperar para a repressão da pirataria marítima - a necessidade de tipificação da pirataria marítima no direito brasileiro

De 2008 a 2012, o Brasil participou do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas e foram realizadas diversas reuniões para se discutir o impacto e formas de combater a pirataria marítima, principalmente na costa da Somália, que sofria com violenta guerra civil.

O Brasil, ao lado do Japão, foi o país que mais participou como membro rotativo do conselho de segurança da ONU, nos biênios de 1946-47, 1951-52, 1954-55, 1963-64, 1967-68, 1988-89, 1993-94, 1998-99, 2004-05 e 2010-11¹⁴⁵. Isso

¹⁴⁴ O Código de Processo Penal, Art. 301, autoriza que qualquer do povo poderá, e as autoridades policiais e seus agentes deverão, prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito. Com esta redação, interpreta-se que os agentes estatais brasileiros tem autorização para agir em caso de flagrante delito, uma vez caracterizada a inequívoca ocorrência do crime diante de constatação visual (RANGEL, 2009).

¹⁴⁵ Dados extraídos do Ministério das Relações Exteriores em artigo institucional em que o órgão defende a reforma do Conselho de Segurança, reivindicação antiga de diversos estados que guardam importância regional. Para mais informações: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/paz-e-seguranca-internacionais/137-o-brasil-e-o-conselho-de-seguranca-das-nacoes-unidas>.

demonstra que o Estado brasileiro apoia e participa ativamente da instituição, colaborando ativamente com a elaboração de resoluções no que tange a pirataria marítima.

As principais resoluções aprovadas pelo Conselho de Segurança (Resoluções 1816/2008, 1838/2008, 1844/2008, 1846/2008, 1851/2008, 1897/2009, 1918/2010, 1950/2010, 1976/2011, 2015/2011, 2020/2011, 2039/2012, 2077/2012, 2125/2013, 2184/2014, 2246/2015, 2316/2016 e 2383/2017) trazem semelhantes axiologias e declaram que a pirataria marítima é ameaça à paz mundial, clamam aos estados para combater a pirataria marítima, a se preocupar com a tutela do meio ambiente marinho no mar da Somália, face às recorrentes alegações de piratas sobre o exaurimento dos estoques pesqueiros da região, e orientam os Estados a criminalizarem a pirataria marítima em seus ordenamentos jurídicos, em virtude de que muitos piratas são libertados sem “encarar¹⁴⁶” a justiça.

Não há atualmente no Brasil o crime de pirataria marítima, porém o Brasil é membro fundador da ONU e conseqüentemente concordou com o estabelecimento do Conselho de Segurança das Nações Unidas. O Brasil participou da discussão, elaboração e assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Também participou de mais de 50 operações de paz da ONU¹⁴⁷, assinou e ratificou a SUA e atualmente lidera a Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL), o que demonstra que o estado brasileiro tem interesse em questões relativas à segurança da navegação.

Porém, a Constituição da República Federativa do Brasil em seu art. 5º, inciso XXXIX e o Código Penal Brasileiro, em seu artigo primeiro, têm igual redação, ao determinar que “não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal”. Dessa forma, sem prescrição legal de um crime, ninguém pode ser detido ou levado à prisão. A necessidade da criação de um tipo penal para as condutas de pirataria marítima é compromisso assumido, para que o Brasil cumpra seu compromisso internacional firmado ao aderir à Convenção das Nações Unidas

¹⁴⁶ Embora “encarar a justiça” não seja um termo técnico, aproximando-se da linguagem coloquial, mantivemos a tradução literal, da resolução 2015/2011, para traduzir perfeitamente a idéia buscada na resolução. Do original: “a large number of person suspected of piracy having to be released without facing justice”.

¹⁴⁷ Dados do Ministério da Defesa. Para mais informações <http://www.defesa.gov.br/index.php/relacoes-internacionais/missoes-de-paz>.

de Direito do Mar, bem como para que seus agentes estatais, em especial a Marinha do Brasil, possam apreender navios piratas e deter seus tripulantes.

Indo ao encontro dos anseios internacionais e dos compromissos firmados pelo Brasil em cooperar para a repressão da pirataria marítima, no dia 23 de janeiro de 2017 foi promulgado pela Presidência da República o Decreto de nº 8.969, que outorgou executoriedade à Resolução 2316, de 2016, do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

Essa resolução, aprovada em 09 de novembro de 2016 - além de incentivar a troca de informações, reconhecer a necessidade de cooperação para persecução penal dos piratas e dar fim ao financiamento de organizações criminosas - autoriza o uso de força militar na costa da Somália e reforça a necessidade dos Estados criminalizarem a pirataria marítima em seus ordenamentos jurídicos.

O Brasil, como membro fundador das Nações Unidas tem o poder-dever de dar cumprimento às resoluções do Conselho de Segurança.

A reinserção da tipificação penal da pirataria marítima no Brasil é, assim posto, uma necessidade. Resta prejudicado o cumprimento das resoluções supra mencionadas (que, sendo oriundas do CSNU, são de cumprimento obrigatório pelos Estados Membros da ONU) e a própria atuação brasileira, além da jurisdição nacional, enquanto não houver a cominação penal no ordenamento jurídico pátrio.

5.3 Parâmetros para a fixação do tipo penal de pirataria marítima

5.3.1 Parâmetros para criação de um crime no Brasil

A criação de um novo crime no ordenamento jurídico brasileiro é seguida de uma breve exposição de motivos e recebe a terminologia "tipo penal". Tipo penal é a descrição abstrata de um crime, o conjunto de todas as características ou exigências determinantes de uma ofensa específica a um bem jurídico (GOMES, 2011).

O sistema jurídico pátrio utiliza-se do sistema jurídico conhecido como *Civil Law*¹⁴⁸, em que o tipo penal é o conjunto da exposição da conduta a ser criminalizada, a cominação da pena e eventuais causas específicas acerca do crime.

Vejamos exemplos:

Quadro 1: amostra da tipificação penal de quatro crimes.

<p>Item 1 - (Código Penal da Rússia) Artigo 227. Pirataria</p> <p>1. Assalto a um navio de mar ou a um barco fluvial com o objetivo de capturar propriedade, cometida com o uso de violência ou com a ameaça de seu uso, Serão puníveis com pena de privação de liberdade por um período de cinco a dez anos.</p> <p>2. O mesmo ato cometido com o uso de armas ou objetos usados como armas, serão puníveis com pena privativa da liberdade por um período de oito a doze anos, com ou sem multa no valor de até 500 mil rublos ou no valor do salário ou renda da pessoa condenada por um período de até três anos.</p> <p>3. Atos previstos na primeira ou segunda parte deste artigo, se tiverem sido cometidos por um grupo organizado ou por negligência ocasionar a morte de uma pessoa, ou quaisquer outras consequências graves, Serão puníveis com pena privativa da liberdade por um período de dez a quinze anos, com ou sem uma multa no valor de até 500 mil rublos, ou no valor do salário ou renda da pessoa condenada por um período de até três anos.</p>	<p>Item 2 - (Código Penal da Macedônia) Artigo 422</p> <p>(1) Um membro da tripulação ou um passageiro de um navio ou aeronave, que com a intenção de obter ganhos para si ou para outro, ou para causar dano a outro, em um lugar que não esteja sob a autoridade de qualquer estado, que cometa um ato de violência ou alguma outra coação contra algum outro navio ou aeronave, ou contra as pessoas que se encontrem nele, ou uma pilhagem dos objetos do navio ou a aeronave, será punido com pena de prisão de pelo menos um ano.</p> <p>(2) Se por causa dos crimes do item 1, uma ou mais pessoas morreram, ou a destruição do navio ou da aeronave foi causada, ou alguma outra danos materiais foi causado em grande medida, o infrator deve ser punido com pena de prisão de pelo menos cinco anos.</p>
<p>Item 3 - (Código Penal Brasileiro)</p>	<p>Item 4 - (Código Penal Brasileiro)</p>

¹⁴⁸ Os principais sistemas jurídicos utilizados são o *Civil Law* e o *Common Law*, cuja diferença se assenta em qual é a fonte basilar para o julgador resolver a lide. No *Civil Law* é a lei, no *Common Law* é a jurisprudência (WAMBIER, 2009).

<p>Art. 156 - Subtrair o condômino, co-herdeiro ou sócio, para si ou para outrem, a quem legitimamente a detém, a coisa comum:</p> <p>Pena - detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.</p> <p>§ 1º - Somente se procede mediante representação.</p> <p>§ 2º - Não é punível a subtração de coisa comum fungível, cujo valor não excede a quota a que tem direito o agente.</p>	<p>Art. 174 - Abusar, em proveito próprio ou alheio, da inexperiência ou da simplicidade ou inferioridade mental de outrem, induzindo-o à prática de jogo ou aposta, ou à especulação com títulos ou mercadorias, sabendo ou devendo saber que a operação é ruinosa:</p> <p>Pena - reclusão, de um a três anos, e multa.</p> <p>(fonte ver se axa uma definição mais enxuta, tipo penal em branco)</p>
---	--

Fonte: Códigos penais do Brasil, Rússia e Macedônia (adaptado)

Como é possível verificar no item 3 do quadro acima, o elemento central do tipo penal é "subtrair". Ser "condômino" é elementar do tipo, ou seja, se o agente não for condômino, não será este o crime cometido pelo agente, podendo-se enquadrar em outro crime, como o furto no art. 155 do mesmo código, mas não na hipótese legal do art. 156 por faltar elemento fundamental do crime. O item nº 4 tem como elemento central do tipo "abusar da inexperiência".

O restante da redação dos arts. 156 e 174, supra descritos, compõe a descrição do tipo penal. Assim, para se criar um crime de pirataria marítima no Brasil é necessário decidir qual ou quais as condutas a serem descritas como crime.

É possível deixar o tipo penal em aberto ("praticar a pirataria marítima"), chamada de "lei penal em branco", delegando à outra lei ou instrumentos normativos a função de conceituá-la, ou descrever todas as condutas que constituem o tipo penal.

Como exemplo, na lei penal Russa e Macedônica, nos itens 1 e 2 estão descritos dois tipos penais de pirataria marítima, um com condutas minuciosamente descritas e outro com tipo penal dando margem à interpretação por outras fontes normativas.

Ambos os posicionamentos possuem pontos positivos e negativos. O tipo penal em aberto, ou, como dito "lei penal em branco", permite mais rápida adequação com a realidade, não dependendo de lei para alterar as condutas a serem criminalizadas. Dessa forma, se sobrevier tratado ou qualquer outro instrumento, que altere a definição de pirataria marítima, instantaneamente o crime já estará atualizado, independentemente de vontade parlamentar. Imaginemos, por

exemplo, que piratas utilizem-se de drones, controlados a quilômetros de distancia, para atacar navios; basta uma resolução vinculativa do Conselho de Segurança da ONU para garantir a efetividade da repressão estatal.

Em contrapartida, o tipo penal aberto possui fragilidades em face dos múltiplos instrumentos que regulamentam o tema de forma conflitante - como os diferentes conceitos da SUA e da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - o que traz incertezas sobre qual deve ser o instrumento legal que deve definir o tema.

Já a descrição minuciosa, incluindo todos os elementos constitutivos sobre quais as condutas penais que se deve criminalizar, tem o aspecto positivo ao delimitar quais atos são do interesse nacional de reprimir, não deixando os agentes estatais à mercê da vontade de outros atores das relações internacionais. Entretanto, descrever as condutas depende, sucessivamente, de outra lei para alterá-la, se o contexto fático se alterar, o que ocorreu diversas vezes com a atuação e a definição do crime de pirataria marítima.

5.3.2 Parâmetros históricos

A pirataria marítima já foi tipificada no Brasil, no Código de 1830.

Analisando-se alguns crimes e penas daquela época e comparando-os com os mesmos crimes descritos no atual Código Penal Brasileiro, é possível imaginar qual seria o montante de pena atribuído ao crime de pirataria marítima se este ainda figurasse no ordenamento jurídico brasileiro.

No código imperial de 1830, o homicídio simples – constando no art. 193 - tinha pena de 6 a 12 anos de trabalhos forçados. O roubo - art. 269 - era apenado com trabalhos forçados de 1 a 8 anos. O crime de desobediência tinha pena de prisão de 6 dias a 2 meses. A pirataria marítima recebia pena de 10 a 20 anos de trabalhos forçados

No atual código, com penas de reclusão, o homicídio simples - art. 121 - recebe pena de reclusão de 6 a 20 anos; o roubo - art. 157 - tem pena de reclusão de 4 a 10 anos. Desobediência - art. 330 - tem pena de detenção de 15 dias a 6 meses.

Sendo assim, é possível verificar que houve variações do montante de pena. As oscilações foram proporcionais entre os três crimes atemporais. Sendo assim, considera-se que seria razoável a manutenção de propositura de pena cominada entre 10 a 20 anos de reclusão para o crime de pirataria marítima no ordenamento marítimo nacional, se reinserindo no Código Penal Brasileiro.

5.3.3 Parâmetros do direito comparado

Devido à natureza internacional do crime de pirataria marítima, podemos verificar que o melhor parâmetro para estabelecer a conduta e cominar as penas (mínimas e máximas) seria observar se há posicionamentos convergentes dos diversos países que criminalizam a pirataria marítima no sentido de criar tipificações semelhantes.

Este critério facilita diversas cooperações internacionais, bem como extradições e cooperações jurídicas internacionais.

Conforme exemplos de países que criminalizaram a pirataria marítima no tópico 4.2 e apêndice A, diversos países do mundo tipificaram a pirataria marítima com pena de 5 a 15 anos de reclusão, aumentando-se para 10 a 20 anos, se houver resultado em morte de alguma vítima.

5.3.4 Parâmetros por análise sistêmica

Ao se idealizar qualquer novo crime no ordenamento jurídico brasileiro, é necessário analisá-lo de forma harmônica com o restante do ordenamento jurídico.

Não é possível conceber aberrações jurídicas de inserção de crime com pena demasiadamente branda ou demasiadamente rígida, como o caso da injúria com elementos de religião, art. 140, §3º do Código Penal Brasileiro, que por mais refutável que seja, tem pena cominada superior à pena de homicídio culposo.

Sendo assim, verificando que o art. 261, §1, CP, já possui o crime de sinistro em transporte marítimo com pena de 4 a 12 anos de reclusão e há também o crime de roubo com pena de 4 a 10 anos de reclusão, aumentada em dois terços em caso de uso de arma de fogo, o futuro crime de pirataria marítima deve ter penas que não

destoem demasiadamente destes dois crimes a ponto de tornar o ordenamento jurídico desarmônico.

Desta forma, combinando as análises histórica, comparada e sistêmica pode-se inferir em possibilidades de tipos penais (tanto abertos quanto não).

Em apêndice, foram elaboradas três possibilidades de internalização da criminalização da pirataria marítima, naturalmente, por projeto de lei. A primeira, com tipo penal em branco, a segunda, com descrição de todos os elementos constitutivos, nos termos da Convenção de Montego Bay e da Instrução Normativa da Marinha do Brasil e, a terceira, conforme definição de ato ilícito da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima.

Naturalmente, as possibilidades exemplificadas não têm a pretensão de serem exaustivas, mas subsídio para eventuais ações vindouras.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O uso do mar é indissociável da história da humanidade e possui seus primeiros passos na história antiga, assim como a pirataria marítima, que sazonalmente é assunto nos noticiários, no meio acadêmico e de entretenimento. A navegação e a pirataria marítima tem especial importância global em razão do impacto econômico e social de suas existências, podendo-se considerar efetivamente como risco “à paz e à segurança internacional”, dado o volume de resoluções adotadas na ONU conclamando seus Estados membros à atuação efetiva e repressão à esse ilícito.

A forma de atuação dos piratas se alterou, naturalmente, desde o seu surgimento, na Idade Antiga, até os dias atuais, de forma a se adaptar às novas tecnologias e aos diversos modos de auferir vantagens através do uso da violência, aproveitando-se do mar, bem como se adaptando e se esquivando da repressão estatal.

A pirataria marítima que, em seu início, começou com a apropriação do navio, da carga e a venda da tripulação como mão de obra escrava, atualmente atua também com sequestro, com fim de extorquir resgate, e apropriação de carga, para fins de revenda. As ações modernas, de pirataria marítima, não guardam relação com os atos de outrora. A pirataria marítima se modernizou.

Neste cenário, a preocupação da comunidade internacional se volta para a garantia da segurança dos transportes marítimos e à boa ordem no mar. Tais valores são primordiais, principalmente ao Brasil que auferir parcela considerável de suas receitas externas através de trocas comerciais realizadas pelo mar.

Porém, a atuação da repressão estatal brasileira, no combate à pirataria marítima, é eivada de insegurança jurídica e bastante limitada, em termos de normatização interna que lastreie a ação estatal, mesmo fora da jurisdição nacional. Atualmente, há poucas possibilidades de atuação das autoridades brasileiras fora das nossas águas jurisdicionais, havendo dúvidas sobre como devem proceder, os representantes da autoridade marítima brasileira, ao se depararem com piratas em alto mar. A maior causa desta limitação é a falta de segurança jurídica de atuação, causada pela falta de amparo legal.

No entanto, essa falta de normatização interna não apenas é sentida pela autoridade efetiva coatora nacional. Essa também é sentida por toda a sociedade internacional que conclama os Estados à repressão desse delito. Acrescente-se a isso que o próprio Estado brasileiro, livre e soberanamente, optou por se comprometer nesse esforço internacional ao assinar e ratificar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, fazendo o mesmo com a Convenção para Supressão de Atos Ilícitos no Mar e mesmo com seu comprometimento de observância de resoluções vinculantes do Conselho de Segurança das Nações Unidas. Ou seja, há compromissos externos previamente assumidos pelo Estado e há necessidade interna de segurança jurídica em condutas preventivas e persecutórias. Há, portanto, necessidade de alteração dessa realidade.

O Brasil é responsável em manter a ordem no mar, principalmente no mar adjacente ao mar territorial brasileiro. É a maior potência do Atlântico Sul e possui diversas riquezas em seu litoral. O Brasil não tem apenas o interesse de manter a paz no mar e garantir a regularidade do comércio marítimo, tem o dever, conforme prolatado em sua Constituição Federal.

Os instrumentos preventivos e repressivos de ilícitos cometidos no mar são meios eficientes e necessários para o cumprimento dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil. Dessa forma, além da necessidade de meios físicos, capacidade de monitoramento e controle e, conseqüentemente, maior presença com patrulhamento marítimo na costa brasileira, é fundamental a fundamentação jurídica do crime de pirataria marítima, em nosso ordenamento jurídico.

Cabe destacar que esse movimento de (re)inserção do crime de pirataria marítima em seu ordenamento jurídico não é movimento apenas registrado no caso brasileiro, procurou-se identificar como diversos Estados enfrentaram ou enfrentam a questão. Seja alterando tipos penais preexistentes à nova realidade, ou seja reinserindo o crime em seus ordenamentos. Feita essa pesquisa, procurou-se ainda realizar estudo histórico, comparado e sistêmico que subsidiasse a necessidade brasileira de cominação legal. A importância central, da criação deste tipo penal, é a garantia de segurança jurídica para a atuação do agente estatal brasileiro em face

de situações de pirataria marítima, bem como a posterior persecução penal em caso de imposição da jurisdição brasileira.

Dessa forma, há a necessidade da tipificação da pirataria marítima no Brasil para garantir a boa ordem no Atlântico Sul, o fluxo do comércio marítimo e para possibilitar eventual participação em operações de cooperação marítima, além de confirmar a posição brasileira de pleno integrante do clamor internacional na persecução dessa conduta delituosa.

Além disso, o Brasil poderia confirmar sua área de influência marítima até a costa africana, seu entorno estratégico primário, reafirmando-se como potência regional e proeminente líder influenciador no Atlântico Sul, tendo muito a ganhar em termos estratégicos.

Assim como foi feito com a lei antiterrorismo no Brasil, a elaboração da lei contra pirataria marítima viria ao encontro do que o país se comprometeu, por tratado, a reprimir.

O caráter transfronteiriço, do ilícito de pirataria marítima, torna conveniente que a comunidade internacional tenha uma concepção única e uniforme acerca da definição do ilícito. Dessa forma foi estudada a evolução histórica e quais são os principais conceitos de pirataria, com o objetivo de afastar possíveis lacunas que dificultassem o entendimento singular.

Assim, foi analisada a legislação de diversos Estados, que possuem respaldo jurídico para a atuação da autoridade marítima, com o fim de se observar a melhor redação para a criminalização em nosso ordenamento jurídico. Esta análise permitiu verificar uma tendência de entendimento acerca da cominação quantitativa de pena a ser imposta aos piratas, o que auxiliaria o Brasil na dosimetria da pena em eventual projeto de lei para tipificar a pirataria marítima.

Dentre as legislações estrangeiras estudadas, observou-se que a moda - conceito matemático que indica a maior incidência de determinado valor - foi a pena mínima de prisão de 5 anos e máxima de 15 anos. Diversos ordenamentos adotaram diferentes causas de aumento de pena, sendo a mais reiterado, quando ocorre o resultado "morte", aumentando-se a pena máxima para 20 anos.

Compreende-se assim, a relevância do tema da pirataria marítima para o Brasil, bem como a importância de criminalizar a pirataria, levando-se em consideração os aspectos históricos, internacionais e harmonia sistêmica.

No sentido de contribuir à pesquisa sobre o tema e sugerir possibilidades concretas à intervenção no problema, foi possível a propositura de sugestões (apêndice B) que, ainda que desconsideradas, não desqualificam a análise pregressa e nem o estudo sistêmico, bibliográfico e comparado que evidenciam a necessidade de ação afirmativa brasileira no sentido de auxiliar o país a cumprir seus compromissos internacionais, bem como em garantir maior segurança jurídica aos seus agentes estatais, especialmente a Autoridade Marítima Brasileira.

7 REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. **Tratado de Direito Internacional Público**. São Paulo. Quartier Latin. 2009.

ANDRADE, Maria Inês Chaves de. **A Plataforma Continental Brasileira**. Belo Horizonte. Editora Del Rey. 1994.

ANYIAM, Herbert. **The legalities of gulf of Guinea maritime crime with suggested solutions**. Disponível em <<http://cimsec.org/legalities-gulf-guinea-maritime-crime-suggested-solutions>>. Acessado em 11/02/2017.

BBC NEWS. **China executes pirates**. 2000. Disponível em <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/622435.stm>>. Acessado em 08/06/2018.

BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antonio Celso Alves. (Org.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014. (Coleção Relações Internacionais).

BELLISH, Jonathan. **The Economic Cost of Somali Piracy, 2012**. Colorado, EUA. 2013.

BENTO, Lucas. **Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish**. 2011. Berkeley Journal of International Law. Disponível em <<https://scholarship.law.berkeley.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.br/&httpsredir=1&article=1406&context=bjil>>. Acessado em 02/04/2018.

Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy. International Maritime Organization. Londres. 2011

Bowden, Anna. e Basnet, Shikha. **Economic Cost of Somali Piracy 2011**. Oceans Beyond Piracy. Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf. Acessado em 25/01/2018.

BRANDÃO, Eduardo Henrique Serra. **Águas jurisdicionais portuguesas**. Lisboa. Junta de Investigações do Ultramar, Centro de Estudos Políticos e Sociais. 1971.

Brasil. **Livro Branco de Defesa Nacional**. 2012.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Litoral brasileiro tem 7,4 mil km de belezas naturais**. 2015. Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/editoria/turismo/2015/01/litoral-brasileiro-tem-7-4-mil-km-de-belezas-naturais>>. Acessado em 04/06/2018.

Brasil. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Portos do Brasil movimentam 98,6% das exportações em 2015**. 2016. Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/portos-do-brasil-movimentam-98-6-das-exportacoes-em-2015>>. Acessado em 09/05/2018.

Brasil. **O Brasil e o Conselho de segurança da ONU**. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/paz-e-seguranca-internacionais/137-o-brasil-e-o-conselho-de-seguranca-das-nacoes-unidas>>. Acessado em 29/01/2018.

BROOKS, Baylus C. **Quest for Blackbeard: The True Story of Edward Thache and His World**. 2016.

CANINAS, Osvaldo P. Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, dez. 2009. Disponível em: <http://egn.mb/arquivos/revistaEgn/pagina_revista/n14/_edicao14.pdf>. Acessado em 12/05/2018.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal, volume 1, parte geral: (arts. 1º a 120)**. São Paulo. Saraiva, 2011.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. The World Factbook 2018. Disponível em <<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/docs/notesanddefs.html>>. Acessado em 21/04/2018.

CHI, Manjiao. **Finding out the 'Achilles' Heels': Piracy Suppression under International Law and Chinese Law**. Journal of East Asia & International Law. 2012.

Codice penale italiano. Regno d'Italia. 1930.

Código Penal do Brasil. Decreto-Lei 2848/40. Rio de Janeiro, 1940.

Codigo Criminal do Imperio do Brazil. Lei de 16 de dezembro de 1830. Rio de Janeiro, 1830.

COFFEY, Luke. **Caspian Sea Ownership: Not an Issue the U.S. Should Ignore**. Washington DC: The Heritage Foundation, 2016. Disponível em: <<http://www.heritage.org/energy-economics/report/caspian-sea-ownership-not-issue-the-us-should-ignore>>. Acessado em 28/10/2017.

COMMERCIAL CRIME SERVICES. **Live Piracy & Armed Robbery Report 2018**. Disponível em <<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>>. Acessado em 22/04/2018.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. Montego Bay, Jamaica, 1982

CRUZ VERMELHA. **Manual de San Remo de Direito Internacional aplicável a conflitos armados no mar.** 1994.

CUMMINS, Anna. **Crew released without ransom after ship hijacked off Somalia.** CNN. 2017. Disponível em <<https://edition.cnn.com/2017/03/17/africa/somali-pirate-mt-aris-13-crew-released/>>. Acessado em 22/04/2018.

DANTAS, Roberto de Souza. **A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro.** Secretaria do Comércio Exterior. Disponível em <www.senado.leg.br/atividade/materia/getTexto.asp?t=124363>. Acessado em 11/02/2017.

DOMINGUES, Joelza Ester. **Império Britânico: O que não está nos livros didáticos.** Disponível em: <<http://www.ensinarhistoriajoelza.com.br/imperio-britanico-livros-didaticos/>>. Acessado em: 08/04/2018.

ELLEMAN, Brune, FORBES, Andrew, ROSENBERG, David. **Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies.** 2010. Newport. Naval War College Press.

Encyclopaedia Britannica. **Pirates, Privateers, Corsairs, Buccaneers: What's the Difference?.** Disponível em <<https://www.britannica.com/story/pirates-privateers-corsairs-buccaneers-whats-the-difference>>. Acessado em 02/06/2018.

Estatuto da Corte Internacional de Justiça. 1945.

ESTEFAM, André; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Direito penal esquematizado: parte geral.** São Paulo : Saraiva, 2012.

FERNANDES, João Salvador. **O curso e a sua relação com a pirataria.** Lisboa. 2009.

FERREIRA, A. B. H. **Aurélio século XXI: o dicionário da Língua Portuguesa.** 3. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FERREIRA, Carolina Rocha. **A evolução da pirataria marítima em águas internacionais.** Universidade Nova de Lisboa. 2017.

FERREIRA, Mariana; BASSI, Cristina Mantovani. **A história do transporte no Brasil.** São Paulo. Editora Horizonte, 2011.

FORBES. **Top 10 World Container Ports.** Disponível em <<https://www.forbes.com/pictures/eglg45hdkjd/worlds-biggest-ports/#548aa5ec4c58>>. Acessado em 05/05/2018.

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. **Piratas no Brasil: as incríveis histórias dos ladrões dos mares que pilharam nosso litoral.** São Paulo. Editora Globo. 2014.

FREEMAN, Donald B. **The Straits of Malacca: Gateway or Gauntlet?**. Montreal. McGill-Queen's University Press. 2003.

GABBERT, Janice. **Piracy in the Early Hellenistic Period: A Career Open to Talents**. Greece and Rome. 1986.

GOMES, Luiz Flávio. **Qual a diferença entre tipo legal e tipo penal?**. 2011. Disponível em: <<https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/121924493/qual-a-diferenca-entre-tipo-legal-e-tipo-penal>>. Acessado em 07/01/2018.

GONÇALVES, Anderson. **Sequestros e ações violentas movem os piratas marítimos do século 21**. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/mundo/sequestros-e-acoes-violentas-movem-os-piratas-maritimos-do-seculo-21-4dslqzln6is0wk6hhmbnyc572>>. Acessado em 10/12/2016.

GOUD, Sidda; MOOKHERJEE, Manisha. **China in Indian Ocean Region**. Allied Publishers. 2015.

GOUGH, Barry M. **Pax Britannica: Peace, force and world power**. The Round Table. 1990. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00358539008453980?journalCode=ctrt20>>. Acessado em: 03/04/2018.

GRAY, Corey Patrick. **Industrial Modernization and the American Civil War**. Florida State University Libraries. 2015.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal**. Rio de Janeiro. Impetus, 2015.

GROTIUS, Hugo. **MARE LIBERVM. The Freedom of the Sea: The Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade**. 1608. Disponível em <[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7b/Grotius_Hugo_The_Freedom_of_the_Sea_\(v1.0\).pdf](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7b/Grotius_Hugo_The_Freedom_of_the_Sea_(v1.0).pdf)>. Acessado em 02/12/2017.

GROTIUS, Hugo. **O direito da guerra e da paz**. Trad. de Ciro Mioranza. 2ª ed. Ijuí, RS. 2005.

GUEDES, Henrique Peyroteo. **O regresso em força da Pirataria Marítima**, disponível em: <http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1154:o-regresso-em-forca-da-pirataria-maritima&catid=104:marinha-deguerra&Itemid=293>, acessado em: 02/04/2018.

HALBERSTAM, Malvina. **Terrorism on the High Seas: The Achilla Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety**. American Journal of International Law. 1988.

HINES, Nick. **Should drinking while pregnant be a crime?**. Disponível em <<http://vinepair.com/articles/drinking-while-pregnant-crime/>>. Acessado em 25/03/2017.

HOPKINS, Donna. **Lessons from piracy: Capturing the experience of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia**. Universidade de Cardiff. 2014. Disponível em : <<http://www.lessonsfrompiracy.net/2014/07/08/inconversation-with-donna-hopkins/>>. Acessado em 15/03/2018.

HUDSON, Richard. **The International struggle for a Law of the Sea**. Bulletin of the Atomic Scientists. 1977.

JANSEN, Marius Berthus. **China in the Tokugawa World**. Harvard University Press, 1992.

Japão. **Lei sobre punição e medidas contra atos de pirataria**. 24/07/2009.

JAPÃO. Ministério das Relações Exteriores do Japão. **Japan's Actions against Piracy off the Coast of Somalia**. Disponível em <https://www.mofa.go.jp/policy/piracy/ja_somalia_1210.html>. Acessado em 08/06/2018.

JESUS, Damásio. **Código Penal anotado**. São Paulo, Saraiva, 1994.

JIANG, Bo. **Maritime piracy in Malacca Strait and South China Sea: testing the deterrence and reactance models**. 2014. Disponível em <<https://ccjs.umd.edu/sites/ccjs.umd.edu/files/Bo%20Jiang%20Maritime%20Piracy%20in%20Malacca%20Strait%20and%20South%20China%20Sea.pdf>>. Acessado em 08/06/2018.

JONES, Sam. **New Word City**. New Word City, 2016

KENNEDY, David, COHEN, Lizabeth, BAILEY, Thomas. **The American Pageant**. Cengage Learning. 1987.

KEYNES, John Maynard. **Possibilidades econômicas para os nossos netos**. Nova Iorque. 1930.

Kontorovich, Eugene. **The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime**. Chicago, EUA. 2012.

LADAN A. Affi, AFYARE A. Elmi, SAID, Mohamed. **Avoiding Somalia: what prevents onshore solutions to piracy?**. Global Affairs. 2015. Disponível em <https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/43908571/Avoiding_Somalia_What_Prevents_Onshore_Solutions_to_Piracy.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1523829201&Signature=mw15mdQFoa9Wpl9pHm%2BNVfABMpl%3D&response-content->

disposition=inline%3B%20filename%3DAvoiding_Somalia_What_Prevents_Onshore_S.pdf>. Acessado em 15/02/2018.

LEHR, Peter. **Violence at sea : piracy in the age of global terrorism**. Nova York. 2007.

LEONARD, Jonathan Norton. **Japão Antigo**. Tradução de Thomas Scott Newlands Neto. Rio de Janeiro. Livraria José Olympio Editora. 1979.

LONGO, Airton Ronaldo. **O debate em busca do consenso - as negociações para os termos finais da convenção da Jamaica**. Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar. Fundação Alexandre de Gusmão. Brasília. 2014.

MAQUIAVEL, Nicolau. **O Príncipe**. Florença. 1513.

MELO, Milena Barbosa de. **Direito Internacional do Mar**. Campinas, SP: Servanda Editora, 2012.

MEDEIROS, Carlos Aguiar. **Notas sobre o desenvolvimento econômico recente na China**. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade Estadual de São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.iea.usp.br/publicacoes/textos/medeiroschina.pdf/view>>. Acesso em: 12/11/2017.

Military Factory. **Military power comparison results for Brazil vs. Argentina**. Disponível em <<https://www.globalfirepower.com/countries-comparison-detail.asp?form=form&country1=brazil&country2=argentina&Submit=COMPARE>>. Acessado em 10/05/2018.

MIRABETE, Julio Fabbrini, FABBRINI, Renato N. **Manual de Direito Penal: parte geral**. 24. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

MONKS, Kieron. **Piracy threat returns to African waters**. Disponível em <<https://edition.cnn.com/2017/05/25/africa/piracy-resurgence-somalia/index.html>>. Acessado em 15/02/2018.

NADELMANN, Ethan. **Global Prohibition Regimes: The Evolution of Norms in International Society**. 1990. doi:10.1017/S0020818300035384.

Naval History and Heritage Command. **The Sinking of the USS Housatonic by the Submarine CSS H.L. Hunley, off Charleston, South Carolina, 17 February 1864**. Charleston. 2017.

NEWS, Yonhap. S. Korean naval destroyer arrives in Ghana to help rescue kidnapped nationals. 2018. Disponível em <<http://english.yonhapnews.co.kr/news/2018/04/15/0200000000AEN20180415004400315.html>>. Acessado em 11/06/2018.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**. 6. Ed. Editora RT: São Paulo, 2010.

OLIVEIRA, Gilberto Carvalho. **Da Diplomacia das Canhoneiras às Alternativas Híbridas de Cooperação no Espaço Oceânico: Uma Reflexão Crítica sobre a Mobilização Internacional contra a Pirataria Marítima**. Publicação da Associação Brasileira de Relações Internacionais. 2015. Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/308088100_Da_Diplomacia_das_Canhoneiras_as_Alternativas_Hibridas_de_Cooperacao_no_Espaco_Oceanico_Uma_Reflexao_Critica_sobre_a_Mobilizacao_Internacional_contra_a_Pirataria_Maritima>. Acessado em 07/06/2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório Mundial sobre Violência e Saúde**. 2012. Disponível em <<file:///C:/Users/pexaum/Dropbox/mestrado%20maritimo/disserta%C3%A7%C3%A3o/relatorio-mundial-violencia-saude.pdf>>. Acessado em 10/06/2018.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. **Combating Piracy in the Gulf of Guinea**. 2015. Disponível em <<https://permanent.access.gpo.gov/gpo57215/ASB-30-Feb-2015-Combating-Piracy-in-GoG.pdf>>. Acessado em 12/12/2017.

OSSIAN, Robert. **What is a "Privateer"?**. Disponível em: <http://www.thepirateking.com/terminology/definition_privateer.htm>. Acesso em: 08/06/2018.

PADWA, David J. **On the English Translation of John Selden's Mare Clausum**. American Journal of International Law. Vol. 54. 1960.

PEREIRA, Antônio Celso Alves, PEREIRA, João Eduardo de Alves. **A liberdade do alto-mar – antecedentes históricos dos artigos de 87 a 90 da convenção das nações unidas sobre o direito do mar**. Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar. Fundação Alexandre de Gusmão. Brasília. 2014.

PHILLIPSON, Coleman. **Cornelius Van Bynkershoek**. Journal of the Society of Comparative Legislation. 1908.

PLATÃO. **As Leis**. São Paulo. Edipro, 1999.

PLUTARCO. **Vidas Paralelas**. Século I ou II. Disponível em: <<http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Plutarch/Lives/home.html>>. Acessado em 05/04/2018.

POMER, Leon. **As Independências na América Latina**. Editora Brasiliense. 1981.

PressTV. **Iran frees four sailors held by Somali pirates during complex intel operation**. 2018. Disponível em <<http://www.presstv.com/DetailFr/2018/06/07/564221/iran-sailor-pirate-Somalia>>. Acessado em 11/05/2018.

RANGEL, Paulo. **Direito processual penal**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2009.

RATTIGAN, William. **The Great Jurists of the World: Hugo Grotius**. 1914.

REINO UNIDO. HOUSE OF COMMONS, Transport committee. **Piracy: Government Response to the Committee's Eighth Report of Session 2005-06**. London. 2006.

REVISTA EXAME. **Japão pede medidas contra navio da ONG Sea Shepherd**. 2014. Disponível em : <<https://exame.abril.com.br/mundo/japao-pede-medidas-contra-navio-da-ong-sea-shepherd/>>. Acessado em 14/12/2017.

Russia News Agency. **Russian escort ship arrives in Gulf of Aden as part of international anti-piracy effort**. 2014. Disponível em <<http://tass.com/russia/748307>>. Acessado em 08/06/2018.

Russia News Agency. **Russia sends warship on mission to fight pirates in Atlantic Ocean**. 2017. Disponível em <<http://tass.com/defense/965387>>. Acessado em 08/06/2018.

Russia News Agency. **Russia, Vietnam intensify security partnership — Russia's Security Council**. 2016. Disponível em <<http://tass.com/politics/862637>>. Acessado em 08/06/2018.

Russia News Agency. **Ukrainian frigate joins EU antipiracy operation off Somalia**. 2014. Disponível em <<http://tass.com/world/713711>>. Acessado em 08/06/2018.

SAPORI, Luís Flávio. **Segurança pública no Brasil: desafios e perspectivas**. Rio de Janeiro. Editora FGV. 2007.

SANTANA, Selma Pereira de. **A Culpa Temerária: contributo para uma construção no direito penal brasileiro**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

SANTOS, Eduardo Eugénio Silvestre dos. **Colonialismo e Imperialismo**. Lisboa: Revista Militar. 2015.

SCHMITT, Carl. **Terra e Mar: breve reflexão sobre a história universal**. Editora Esfera do Caos. Lisboa. 2008. Tradução de Alexandre Franco Sá.

SCHOFIELD, Clive. **The other "pirates" of the Horn of Africa**. Universidade Tecnológica de Nanyang. Singapura. 2009.

Serviço de Crimes Comerciais da Câmara de Comércio Internacional. **Live Piracy & Armed Robbery Report 2018**. 2018.

SILVA, Erica Tavares da. **Uma introdução à saga dos groenlandeses**. Disponível em: <<http://neve2012.blogspot.com.br/2018/01/uma-introducao-saga-dos-groelandeses.html>>. Acessado em 24/03/2018. 2018.

SIMÕES, João Marcus B. C. **Perfídia, um método de combate proibido**. Florianópolis. 2006.

SHAH, Hendun Abd Rahman. **A legal analysis of piracy and armed robbery at sea in the Straits of Malacca: the malaysian perspective**. University of Birmingham. 2013.

SONDHAUS, Lawrence. **Naval Warfare, 1815–1914**. Nova Iorque. 2001

SOUSA, Rainer Gonçalves. **"Segunda Revolução Industrial"**; Brasil Escola. Disponível em <<https://brasilecola.uol.com.br/historiag/segunda-revolucao-industrial.htm>>. Acesso em 08 de abril de 2018.

SWEIJS, Tim; CLEVEN, Willem; LEVI, Mira; TABAK, Joelle; SPEEAR, Zinzi; JONGE, Jeroen de. **The Maritime Future of the Indian Ocean**. The Hague Centre for Strategic Studies. 2010.

The history of the Judiciary in France: From divine origins to a system administered by the state. Disponível em: <http://www.justice.gouv.fr/art_pix/plaquette_justiceenfrance_angl.pdf>. Acessado em 28/10/2017.

THE MEDI TELEGRAPH. **Armed attacks on ships in West African waters rise**. Shipowners. Disponível em <<http://www.themeditelegraph.com/en/shipping/shipowners/2017/05/02/armed-attacks-ships-west-african-waters-rise-BcWyOGmW5yYO1pl4MKFEkO/index.html>>. Acessado em 26/02/2018.

The State of Maritime Piracy 2016: **Executive Summary**. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/2016-SOP-Exec-Summary.pdf>>. Acessado em 09/09/2017.

TRANSPARENCY INTERNATIONAL. **Corruption Perceptions Index 2017**. Disponível em <https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2017?gclid=EAlalQobChMlo4-Mx8e92gIVDQ2RCh0sJw0sEAAYASAAEgKTgPD_BwE.>>. Acessado em 15/04/2018.

TREVES, Tullio. **Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia**. European Journal of International Law. 2009. Disponível em <<https://academic.oup.com/ejil/article/20/2/399/500835>>. Acessado em 10/05/2018.

UNIÃO EUROPÉIA. **Achievements**. European Union Naval Force ATALANTA (EU NAVFOR). Disponível em <<http://eunavfor.eu/mission/>>. Acessado em 14/01/2018.

UNITED NATIONS. **The Work of the International Law Commission**. United Nations Publications. 2004.

UNITED STATES HOUSE OF REPRESENTATIVES. **International efforts to combat maritime piracy**. Hearing before the subcommittee on international organizations, human rights and oversight of the Committee on Foreign Affairs. House of Representatives. 2009. Disponível em: <<https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CHRG-111hhr49546/html/CHRG-111hhr49546.htm>>. Acesso em: 12 jun. 2009.

U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA). **International Energy Statistics**. Disponível em <<https://www.eia.gov/beta/international/data/browser/index.php#/?c=00000000000000000000000000000004&ct=0&vs=INTL.44-1-NGA-QBTU.A&vo=0&v=H&end=2015>>. Acessado em 12/02/2018.

VASCONCELOS, Ana. **Guia dos piratas**. São Paulo: On Line, 2015.

VENKATARAMAN, Manickam. **Piracy off the coast of Somalia: implications for China's maritime security**. Bandung: Journal of the Global South. 2016. Disponível em <<https://bandungjournal.springeropen.com/articles/10.1186/s40728-016-0034-1>>. Acessado em 08/06/2018.

WALDO, Mohamed Abshir. **The Two Piracies in Somalia: Why the World Ignores the Other?**. 2009.

WAMBIER, Teresa Arruda Alvim. **A uniformidade e a estabilidade da jurisprudência e o estado de direito – Civil law e Common law**. Revista Jurídica, Porto Alegre, 2009.

WOLFRUM, Rüdiger. **Freedom of Navigation: New Challenges**. International Tribunal for the law of the Sea. Disponível em <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_eng.pdf>. Acessado em 06/06/2018.

YUHAS, Alan. **Sea Shepherd conservation group declared 'pirates' in US court ruling**. Nova York. 2013. Disponível em <<https://www.theguardian.com/environment/2013/feb/27/sea-shepherd-pirates-us-court>>. Acessado em 10/06/2018.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do Mar**. Curitiba: Juruá, 2013.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Sequestros e ações violentas movem os piratas marítimos do século 21**. Gazeta do Povo. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/mundo/conteudo.phtml?id=1424049&tit=Sequestros-e-acoes-violentas-movem-os-piratas-maritimos-do-seculo-21>>. Acessado em 10/09/2017.

