

## **DIREITOS HUMANOS E PIRATARIA EM ALTO-MAR: DESAFIOS PARA O DIREITO INTERNACIONAL CONTEMPORÂNEO<sup>1</sup>**

**Rafaela Corrêa<sup>2</sup>, Maiquel Ângelo Dezordi Wermuth<sup>3</sup>.**

<sup>1</sup> Pesquisa realizada para elaboração de Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Direito da UNIJUI

<sup>2</sup> Aluna do Curso de Graduação em Direito da UNIJUI.

<sup>3</sup> Doutor em Direito Público pela UNISINOS. Professor do Mestrado em Direitos Humanos e do Curso de Graduação em Direito da UNIJUI.

### 1 Introdução

A pirataria em alto-mar, antes de ser um “crime do passado” ou tema para filmes de ficção, é uma realidade que desafia o Direito Internacional contemporâneo. Com base no Art. 15 da Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar de 1958, são abarcados pelo conceito de pirataria os seguintes atos: violência, detenção ou depredação ilegítimas cometidas para fins pessoais pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos, no alto mar, contra um outro navio ou aeronave, ou contra pessoas e bens a seu bordo, ou, ainda, contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens, em local fora da jurisdição de qualquer Estado. Também se enquadram no conceito todos os demais atos de participação voluntária para utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que os comete tem conhecimento de fatos que conferem a este navio ou a esta aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata.

Os piratas beneficiam-se das presas que as circunstâncias concretas lhe oferecerem, abstraindo dos titulares dos interesses que lesam. Por isso, enquanto ameaça indiscriminada à navegação, a pirataria ofende a Comunidade Internacional no seu todo, pois esta depende do meio marítimo para a circulação de pessoas e mercadorias, o abastecimento de bens essenciais e a fruição das inúmeras vantagens que o mar oferece.

### 2 Metodologia

A pesquisa foi realizada por meio de análise de conteúdo, eis que basicamente bibliográfica, com o exame e interpretação contextualizada de escritos de livros, leis, normativas internacionais e artigos. Quanto ao método de procedimento, foi realizada análise integrada de dados, com uma visão sistêmica dos dados coletados.

### 3 Resultados e Discussão

No âmbito do Direito Internacional, a Convenção de Montego Bay de 1982 foi a última a tratar sobre o tema da pirataria em alto-mar. A partir daí não houve nenhuma outra movimentação em

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

termos legislativos para combater o crime, o que o transforma em um dos grandes desafios para a comunidade internacional contemporânea, pelos impactos que ocasiona diante do crescente volume de trocas econômicas mundiais pela via marítima e do surgimento de novas tecnologias que potencializam os ataques.

Estima-se que atualmente 90% do comércio é efetuado pela via marítima (CANINAS, 2009). Muitas embarcações não possuem guarda armada, nem acompanhamento de navios militares. Mesmo assim, estas grandes cargas navegam por regiões sensíveis a ataques piratas, o que gera um impacto muito grande na economia global. Atualmente, a pirataria revela-se mais incidente no Sudeste Asiático, nas Caraíbas, e no Chifre da África, tendo como principais locais de ataque espaços entre as ilhas, onde os piratas atacam de surpresa com lanchas muito rápidas.

Vários fatores influenciam os ataques piratas, mas um dos principais motivos para o desenvolvimento da pirataria marítima é a fraca vigilância no alto-mar e as medidas de segurança nas áreas portuárias, que são ineficientes na maioria dos Estados, o que acaba criando um ambiente propício para as ações dos piratas.

Com base no relatório do Banco Mundial, a pirataria na costa da Somália aumenta significativamente as despesas do comércio mundial em US\$ 18 bilhões por ano. Segundo o órgão, a violência causada por ações de piratas gera grande preocupação pública e um “imposto oculto” nas exportações e importações do mundo inteiro. A pirataria também afeta outros setores da economia: desde o ano de 2006, países do leste do continente africano enfrentam uma grande queda no número de turistas. Os gastos de visitantes crescem num grau 25% mais lento, comparando-se a outros países da África Subsaariana. O Banco Mundial afirma que a exportação de peixe dos países afetados pela pirataria caiu significativamente, quase 24% desde 2006, resultado da queda na produção (ONU/WM, 2014).

A International Maritime Bureau (IMO) - a agência especializada das Nações Unidas (ONU), criada em março de 1948, em Genebra, com a responsabilidade pela proteção e segurança da navegação e a prevenção da poluição marítima – contabiliza cerca de 3.200 pessoas tomadas como reféns de piratas na última década, sendo que 150 delas perderam a vida. Em 2007 foram registrados 263 incidentes em todo o globo, com um crescimento superior a 10% de ataques piratas em 2007 (MEDEIROS, 2014).

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

Para a comunidade internacional, o pirata, ao retirar a bandeira do mastro de um navio, passa a viver rompido com a sociedade à qual pertencia, formando comunidade diversa à da sociedade regular. Essa “des-sujeição” de seu Estado de origem faz presumir que os piratas renunciaram a

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

qualquer proteção diplomática. Tornam-se assim, *res nullius*, ou *floating chattels* (= bens móveis flutuantes), para utilizar a expressão de Schwarzenberger.” (CRETELLA NETO, 2008).

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

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

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

Em relação a temática, a 90ª Sessão do Comitê de Segurança Marítima, que foi realizada em 2011, teve por objetivo desenvolver recomendações relativas à contratação de segurança armada privada para os Estados, dentro dos parâmetros estabelecidos pela Organização Marítima Internacional. A Sessão evidenciou o posicionamento da IMO a favor da presença de guardas armados em navios mercantes, com o intuito de combater a pirataria em alto-mar e, obviamente, estabeleceu a necessidade de criar regras para utilização de segurança armada.

#### 4 Conclusões

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

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

A Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (1982) se diferencia das outras convenções, pois contém uma série de disposições relativas às soluções de controvérsias que giram em torno da ideia de jurisdição obrigatória. O artigo 287, I, "a", da Convenção dispõe sobre a criação do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) como uma das medidas pacíficas para solucionar as controvérsias relativas à interpretação ou à aplicação da Convenção.

Em se tratando de uma questão delicada e preocupante que tem aterrorizado os mares, principalmente no Chifre da África, a Lei Internacional sobre a pirataria considera que cada Estado deve assumir responsabilidade própria no policiamento e patrulha das suas águas territoriais, assim como o combate a atos de pirataria cometidos nas suas zonas marítimas. No entanto, os piratas que têm sido capturados não podem sequer ser levados a julgamento nas instâncias judiciais das Nações Unidas. O TIDM não tem competência para julgar piratas ou para julgar qualquer outra pessoa nesse caso. Se há uma disputa entre Estados que diga respeito à matéria coberta pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, os Estados podem trazer essa disputa à consideração do Tribunal. Mas ele não pode julgar os piratas, já que não se trata de um tribunal criminal.

Trata-se, portanto, de um assunto de competência dos Estados, que precisam tipificar penalmente a pirataria, já que cabe a eles efetuar a perseguição e punição dos piratas, segundo a Convenção das Nações Unidas de 1982. Todos os Estados devem cooperar na repressão da pirataria e apresar, em alto-mar, fora da jurisdição de qualquer Estado, um navio pirata ou em poder dos piratas e prender as pessoas que se encontrem a bordo, cabendo o seu julgamento aos tribunais do Estado que fez o apresamento.

Pode-se afirmar, portanto que a necessidade de lutar contra a pirataria internacional impõe, acima de tudo, novos paradigmas ao Direito Internacional. Em relação às perspectivas de combate à pirataria, percebe-se que os métodos utilizados, em sua grande maioria, são ineficazes, pois não colocam um ponto final no problema. A questão é complexa, devendo ser encarada por todos os Estados, os quais devem se conscientizar que pirataria não é algo do passado e que ela interfere significativamente no comércio, no turismo e na segurança marítima contemporânea. O que muito tem sido feito é amenizar os ataques nos principais pontos, porém estas atitudes não resolvem o problema em si, pois mais dia menos dia novos pontos acabam surgindo. Diante destas perspectivas pode-se concluir pela necessidade de uma nova Convenção sobre a temática.

Salienta-se, por fim, que a questão não se resume somente na perseguição e punição aos piratas, pois por mais completos e estruturados que sejam os meios jurídicos, não se pode esquecer o lado da questão que trata da repartição das riquezas. Afinal, os maiores índices de ataques piratas ocorrem em regiões esquecidas, por assim dizer, do mundo globalizado, regiões que não tiveram a oportunidade de crescimento e reconhecimento, sendo essa crise interna de certos Estados o fator que conduz seus nacionais a partir para um meio de sobrevivência que com o decorrer do tempo foi se aperfeiçoando e se tornando uma forma de conseguir obter riqueza por meio ilícito.

## 5 Palavras-chave

Direito do mar; Piratas; Direitos Humanos.



**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica

## 6 Referências bibliográficas

BÖHM-AMOLLY, Alexandra von. O Direito Internacional Marítimo e o Direito Nacional no Combate à Pirataria. Potencialidades e Limitações. Boletim Ensino Investigação, n. 10, p. 59-73, maio 2011.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, 2009.

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

ESTÉVEZ, José B. Acosta. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Barcelona: ANUE, 2002.

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

ONU. Organização das Nações Unidas. Decreto-Lei n. 44490. Convenção sobre o alto mar. Aprovada na primeira conferência do mar realizada em Genebra em 1958. Disponível em: <[http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/Conven\\_Alto\\_mar\\_1958.pdf](http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/Conven_Alto_mar_1958.pdf)>. Acesso em: 9 abr. 2014.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 1530. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Concluída em Jamaica/1982. Disponível em: <<http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/CNUDM.pdf>>. Acesso em: 9 abr. 2014.

ONU/WM, Rádio. Banco Mundial: pirataria custa US\$ 18 bilhões por ano à economia global. Disponível em: <<http://www.midiamax.com.br/noticias/846032#.VD5n-fldV1Z>>. Acesso em: 23 jun. 2014.

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

VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirata ria marítima e as implicações para a segurança na navegação. Disponível em: <[https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2012/edicao18\\_2.137-160.pdf](https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2012/edicao18_2.137-160.pdf)>. Acesso em: 09 out. 2014.

**SALÃO DO CONHECIMENTO** UNIJUI 2015  
LUZ - CIÊNCIA - VIDA

XXIII Seminário de Iniciação Científica  
XX Jornada de Pesquisa  
XVI Jornada de Extensão  
V Mostra de Iniciação Científica Júnior  
V Seminário de Inovação e Tecnologia

**Modalidade do trabalho:** Ensaio teórico  
**Evento:** XXIII Seminário de Iniciação Científica