

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ  
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

JOSÉ VITOR DE ARAUJO VAZ

**O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL E O COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA**

RECIFE  
2020

JOSÉ VITOR DE ARAUJO VAZ

**O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL E O COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no Curso de Relações Internacionais, sob orientação do Prof. Msc. Luís Emmanuel.

RECIFE  
2020

**Ficha catalográfica**  
**Elaborada pela biblioteca da Faculdade Damas da Instrução Cristã**

V393t Vaz, José Vitor de Araújo.  
O Tribunal Penal Internacional e o combate à pirataria marítima /  
José Vitor de Araújo Vaz. – Recife, 2020.  
67 f.

Orientador: Prof. Ms. Luís Emmanuel Barbosa da Cunha.  
Trabalho de conclusão de curso (Monografia – Relações  
Internacionais) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2020.  
Inclui bibliografia

1. Estatuto de Roma. 2. Comunidade internacional. 3. Jurisdição.  
I. Cunha, Luís Emmanuel Barbosa da Cunha. II. Faculdade Damas da  
Instrução Cristã. III. Título.

327 CDU (22. ed.)

FADIC (2020.1-284)

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ  
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

JOSÉ VITOR DE ARAUJO VAZ

**O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL E O COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no Curso de Relações Internacionais, sob orientação do Prof. Msc. Luís Emmanuel

Aprovada em: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ Nota:\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA:**

---

Orientador: Prof. Msc. Luís Emmanuel Barbosa de Cunha  
FACULDADE DAMAS DA INSTITUIÇÃO CRISTÃ - FADIC

---

Prof. Dr. Elton Gomes dos Reis  
FACULDADE DAMAS DA INSTITUIÇÃO CRISTÃ - FADIC

---

Prof. Dr. Antônio Henrique Lucena Silva  
FACULDADE DAMAS DA INSTITUIÇÃO CRISTÃ - FADIC

RECIFE  
2020

“Dedico esta monografia aos meus queridos cachorros, Bob e Lila (*in memoriam*), cuja presença foi essencial na minha vida.”

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus em primeiro lugar, pois graças a ele que pude viver todos esses momentos e ter essas oportunidades.

Aos meus pais pela dedicação, me auxiliando e apoiando durante todas as fases de minha vida.

Agradeço em especial a Maria Clara, minha companheira, por todo apoio e motivação que me deu ao longo dessa jornada.

Aos meus amigos Gabriel Henrique e Antônio Matias pelo companheirismo e amizade ao longo desses anos.

Aos professores, pela inspiração e dedicação em transmitir o conhecimento com tanta paixão e sabedoria.

Ao meu orientador, Luís Emmanuel, por todo aconselhamento, paciência e suporte durante o desenvolvimento desse trabalho.

## RESUMO

O ressurgimento da pirataria marítima no Estreito de Malaca e Golfo de Áden marcam a primeira década do século XXI como um problema que afeta toda a comunidade internacional e levanta diversas perguntas relacionadas a esses atos. Objetiva-se por meio desse estudo, compreender os casos de pirataria marítima moderna nessas regiões no período entre 2003 e 2009 e o contexto evolutivo que levou ao estabelecimento do Tribunal Penal Internacional, organização internacional que poderia ser aplicada no combate ao crime da pirataria, mas que demanda uma adequação da legislação atrelada e de seus países membros. Inúmeros são os desafios encontrados pela Comunidade Internacional para que um pirata seja levado a julgamento, e apesar disso, esse tipo de crime encontra-se excluído do Estatuto de Roma, em grande parte pela falta de interesse para a expansão desse tribunal. Após uma análise sobre a possível aplicação das soluções estudadas no trabalho, a conclusão é que a solução que vem sendo aplicada com os acordos regionais de combate à pirataria, assim como as medidas tomadas pela ONU e outros órgãos internacionais se comprovam eficazes na solução dos casos analisados.

**Palavras-chaves:** Estatuto de Roma. Comunidade Internacional. Jurisdição.

## **ABSTRACT**

The resurgence of maritime piracy on the Strait of Malacca and the Gulf of Aden marks the first decade of the XXI century with a problem that affects the entire international community and raises several questions related to these acts. The objective of this study is to understand the cases of modern maritime piracy in these regions between 2003 and 2009 and the evolutionary context that led to the establishment of the International Criminal Court, international organization that could be applied in the fight against the crime of piracy, but that demands an adaptation of the linked legislation and of its member countries. There are countless challenges faced by the International Community for a pirate to be brought to trial, and despite this, this type of crime is excluded from the Rome Statute, largely due to the lack of interest in the expansion of this court. After an analysis of the possible application of the solutions studied in this work, the conclusion is that the solution that has been applied with the regional agreements to combat piracy, as well as the measures taken by the UN and other international bodies prove to be effective in solving the analyzed cases.

**Keywords:** Rome Statute. International Community. Jurisdiction.



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Comparativo do número ataques piratas reportados mundialmente no período 2003-2009.....	16
Tabela 2 – Comparativo entre o número de ataques na Indonésia e o Estreito de Malaca no período 2003-2009.....	20
Tabela 3 - Distribuição da população de acordo com o tipo de pobreza na Indonésia, 1996 e 1999 (%).....	21

## LISTA DE FIGURAS

Gráfico 1 - As nove regiões com maior número de ataques reportados no ano de 2004 (223 de um total de 325).....	19
---	----

## **LISTA DE SIGLAS**

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CSNU – Conselho de Segurança das Nações Unidas

GFT – Governo Federal de Transição

ILC – Comissão de Direito Internacional

IMB – Bureau Marítimo Internacional

IMO – Organização Marítima Internacional

OMI – Organização Marítima Internacional

ONU – Organização das Nações Unidas

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

RECAAP – Acordo de Cooperação Regional para o Combate à Pirataria e Roubo à Mão Armada contra Navios na Ásia

TPI – Tribunal Penal Internacional

TPII – Tribunal Penal Internacional para Iugoslávia

TPIR – Tribunal Penal Internacional para Ruanda

UE – União Europeia

UNCLOS – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

UNODC – O Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>A PIRATARIA MARÍTIMA.....</b>	<b>14</b>
2.1	A definição de pirataria.....	16
2.2	A pirataria no sudeste asiático .....	18
2.3	O perfil dos piratas no sudeste asiático.....	20
2.4	O combate à pirataria no Estreito de Malaca .....	21
2.5	A pirataria na Somália .....	22
2.6	O perfil dos piratas na somália.....	26
2.7	O combate à pirataria no Golfo de Áden .....	28
2.8	As Iniciativas Regionais .....	30
2.9	A importância do direito marítimo.....	32
2.10	A Organização Marítima Internacional (OMI).....	33
2.11	O Bureau Marítimo Internacional (IMB) .....	34
2.12	As bandeiras de conveniência .....	35
<b>3</b>	<b>O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL.....</b>	<b>38</b>
3.1	Os precedentes históricos do TPI .....	38
3.2	Os precedentes recentes ao TPI.....	45
3.3	O TPI e suas características .....	48
<b>4</b>	<b>A JURISDIÇÃO NO COMBATE A PIRATARIA.....</b>	<b>53</b>
4.1	Direito internacional e suas limitações .....	54
4.2	As deficiências do direito interno.....	55
4.3	O Tribunal Penal Internacional no combate à pirataria .....	56
4.4	Os obstáculos para a mudança.....	58
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>60</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>62</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Para a sociedade moderna, os piratas eram apenas personagens de filmes e lendas, até o noticiamento recente do aumento de atos típicos da pirataria no Estreito de Malaca e na Somália ,em 2000 e 2008 respectivamente.

Há relatos de ataques piratas em alto mar desde o século XVIII, e embora nunca tenha diminuído completamente, de acordo com Caron e Oral (2014), a pirataria ressurgiu no Estreito de Malaca com 112 novos ataques registrados, chamando a atenção de toda a indústria marítima.

O ressurgimento de ataques piratas forçou os estados do litoral a colaborar com a criação de uma série de medidas preventivas contra a pirataria a partir de 2004. Enquanto a questão da pirataria no Estreito de Malaca diminuía, o número de ataques na região da Somália aumentava significativamente. Geiss e Petrig (2011) afirmam que no ano de 2009 houve um total de 406 ataques piratas em todo o mundo, sendo 217 deles realizados pelos piratas somalis, contra só 2 incidentes no Estreito de Malaca. A resposta internacional para o combate à pirataria na região da Somália veio das forças armadas navais e de programas terrestres liderados pelas Nações Unidas.

A pirataria é uma atividade criminosa utilizada como rota de fuga à pobreza, à falência governamental e ao colapso ambiental nas mais diversas regiões do mundo. Seja qual for a causa pela qual a pirataria se instale em um país, é difícil ignorar o contexto político-social e todas as consequências que seguem esse tipo de crime. O aumento no número desses atos em regiões de tamanha importância comercial faz com que seja necessária uma discussão em torno da legislação internacional acerca deste assunto. Criado em 1998 pelo Estatuto de Roma, o Tribunal Penal Internacional (TPI) supriu de forma definitiva uma ausência na comunidade internacional, que não encontrava uma maneira efetiva de punir os responsáveis por crimes contra a humanidade. Sua jurisdição abrange principalmente crimes considerados Internacionais como os chamados crimes de guerra, o genocídio e os crimes de agressão. Porém, apesar de bastante inclusivo, o TPI não permite a resolução dos males advindos da pirataria de forma objetiva.

Busca-se responder nesse trabalho como a jurisdição do Tribunal Penal Internacional pode ser aplicada sobre os casos de pirataria marítima nas regiões do Golfo de Áden e no Estreito de Malaca, crime que se encontra em crescimento no século XXI. De forma direta, o objetivo do trabalho é responder se pode o Tribunal Penal Internacional aplicar sua jurisdição sobre esses indivíduos. Que mudanças precisariam ser feitas? Qual é a posição da comunidade internacional sobre a pirataria marítima moderna? O que foi feito para combatê-la?

Por meio da abordagem qualitativa a presente monografia orienta-se sob a forma de revisão bibliográfica, a partir do método descritivo, visando analisar de forma crítica publicações referentes à pirataria internacional bem como a legislação a ela atrelada. Dessa forma, se fez necessário uma análise histórica para que as particularidades dos casos ocorridos nas regiões do Estreito de Malaca e Golfo de Áden sejam melhor compreendidos. Como referencial teórico, foi utilizado o direito internacional, tendo como foco o seu processo evolutivo para o estabelecimento do Tribunal Penal Internacional.

Para isso, esse trabalho será dividido em três etapas: na primeira etapa será analisado o contexto da pirataria marítima nos estreitos de Malaca e Áden no período de 2003 a 2009, a resposta internacional associada e quais fatores do direito marítimo estão envolvidos na pirataria e em seu combate. A segunda etapa, estudará o processo evolutivo do direito internacional, a importância dos tribunais *ad hoc* que resultaram no estabelecimento do Tribunal Penal Internacional e em que casos se aplica sua jurisdição. Por fim, a terceira etapa buscará a exploração de sugestões de alteração do Estatuto de Roma para viabilizar sua aplicação contra esses ilícitos e como seria sua aplicação, quão efetivo é a jurisdição atual aplicada e quais empecilhos existem para a aplicação dessas mudanças para que o Tribunal Penal Internacional seja útil no combate à pirataria.

## 2 A PIRATARIA MARÍTIMA

Segundo Jones (2011), os principais fatores para o surgimento da pirataria seria a pobreza da população, que vive próxima a rotas de comércio bastante lucrativas, sem qualquer tipo de controle governamental. Frequentemente, é uma situação que oferece um baixo risco, associado a um alto ganho e pouca experiência necessária.

Segundo Montclos (2011), seja em alto mar ou em faixas litorâneas, a pirataria pode ser considerada uma “atividade em expansão”, e conta ainda com o agravamento das ações violentas e o enfraquecimento dos poderes públicos. Tais ações são fomentadas por causas diversas, com origem em grupos armados organizados para o crime de saquear turistas, sequestros relâmpagos a pequenas embarcações ou a grandes navios petroleiros. Esse tipo de prática põe em risco a segurança nacional e traz ainda um prejuízo de bilhões de dólares ao comércio internacional.

Safeca (2018), afirma que historicamente a pirataria marítima pode ser enquadrada em três períodos específicos. O primeiro sendo aquele que abrange o início do comércio marítimo até ao século XIV. O segundo, entre os séculos XV e XIX e o último, que vai desde o século XX à atualidade. A incidência da pirataria em cada um destes períodos varia e as áreas afetadas durante estes períodos tempo, não eram as mesmas.

Segundo a autora a primeira onda de atos de pirataria foi registrada pela primeira vez na região do mar mediterrâneo, em aproximadamente 1200 a.C., e continuaram a ser registrados continuamente em mares e oceanos de grande relevância internacional. No entanto, em meados do século XX a pirataria assumiu um comportamento cíclico em que a ocorrência de ataques caiu drasticamente e a atividade chegou a ser considerada, ainda que de forma precipitada, extinta.

Apesar de ilícita, segundo Jones (2011), a pirataria é uma atividade que exige algum tipo de ordem. O estilo de vida pirata é dependente do mercado. A venda e transporte de bens exige algum tipo de regulamento, mas não o suficiente para que possa comprometer as atividades criminosas. É possível que os ataques aumentem consideravelmente em um país que passe da completa anarquia para algum nível de apoio governamental. Então, é provável que posteriormente a

pirataria entre em declínio na região, conforme o país assume maiores níveis de estruturação.

Países com uma completa ausência governamental, são extremamente disfuncionais e tendem a não ter a ocorrência desse tipo de atividade. A pirataria também é encorajada pela possibilidade de lavagem do dinheiro originado nos resgates e pela ausência de ameaça a riqueza dos líderes tribais. Ironicamente, Jones (2011) aponta que os piratas na Somália estão prejudicando a si mesmos, uma vez que estão atacando navios que transportam doações de comida trazidas de países mais desenvolvidos com ajuda às localidades mais pobres da região.

Vários fatores marcam o ressurgimento da pirataria nas últimas décadas do século passado. Entre estes encontram-se, o aumento do comércio marítimo após a 2ª Guerra Mundial, o aumento no fluxo de navios, o aumento na automatização das embarcações, o menor tamanho das tripulações e o empobrecimento das populações residentes de países próximos às rotas comerciais. Porém, outros fatores como a desarticulação política desses países, a maior disponibilidade de armamentos e falta de controle destes contribuíram diretamente para o retorno desse tipo de prática (SAFECA,2018).

Freitas (2010) afirma que do século XIX até o século XXI acreditava-se que a pirataria marítima se resumisse a furtos eventuais de pequenas embarcações e mercadorias nos portos asiáticos, africanos e sul-americanos. Porém, a partir do século XXI nota-se um aumento na ocorrência desse tipo de crime, que passou a ser cada vez mais violento e organizado. Os chamados piratas são pescadores desempregados que passaram a encontrar na criminalidade uma forma de sustento em meio à pobreza que os cerca, no entanto, esses atos criminosos geram graves consequências ao transporte marítimo, e pouco se tem feito para reverter tal situação.



**Tabela 1:** Comparativo do número ataques piratas reportados mundialmente no período 2003-2009.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Total</b>	<b>445</b>	<b>329</b>	<b>276</b>	<b>239</b>	<b>263</b>	<b>293</b>	<b>406</b>
Indonésia	121	94	79	59	43	28	15
Estreito de Malaca	28	38	12	11	7	2	2
Nigéria	39	28	16	12	42	40	28
Golfo de Áden	18	8	10	10	13	92	116
Somália	3	2	35	10	31	19	80

**Fonte:** Modern Piracy: A Reference Handbook (2010, p. 174).

Segundo relatos do *Internacional Maritime Bureau*, em 2009 ocorreram 406 ataques em todo o mundo. No primeiro semestre de 2010 foram registrados 196 ataques, 20% a menos que o ano anterior. No entanto, os números encontrados ainda se mostram bastante expressivos, principalmente na região da Somália, onde no mesmo ano piratas sequestraram 27 navios, contendo no total 544 pessoas, entre passageiros e tripulação (IMB, 2010).

## 2.1 A definição de pirataria

De acordo com o direito internacional, a definição para pirataria, e a lei de vários países baseia-se em uma interpretação ampla desse termo, que foi definida como "qualquer violência armada no mar que não seja um ato legal de guerra" (HALBERSTAM, 1988). Muitos países criminalizam a pirataria que ocorre em suas próprias águas territoriais que, no entanto, não é pirataria sob o direito internacional (PASSMAN, 2008). A pirataria foi primeiramente definida na Convenção sobre o Alto Mar e mais tarde na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), embora tenha sido circunscrita por esses instrumentos legais de forma bastante restrita. O artigo 15º da convenção de 1958 e o artigo 101º da UNCLOS definem a pirataria como:

- (a) Qualquer ato ilegal de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação, cometidos para fins privados pela tripulação ou pelos passageiros de um navio particular ou de uma aeronave privada, e dirigidos:
- (i) Em alto mar, contra outro navio ou aeronave, ou contra pessoas ou propriedades a bordo de tal navio ou aeronave;

- (ii) Contra um navio, aeronave, pessoas ou propriedades em um lugar fora da jurisdição de qualquer Estado;
- (b) Qualquer ato de participação voluntária na operação de um navio ou de uma aeronave com o conhecimento dos fatos tornando-o um navio pirata ou aeronave;
- (c) Qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito no parágrafo (a) ou (b). (UNCLOS, 2000, p. 60-61)

Quase todos os estados participam de pelo menos um desses dois instrumentos, tornando essa definição geralmente aceita. Portanto, para constituir pirataria sob o direito internacional, é necessário que violência, detenção, ataque ou pilhagem ilegal sejam cometidos pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave particular contra outro navio ou aeronave, incluindo sua tripulação ou carga, e os atos devem ser motivados por fins privados.

A Convenção do Alto Mar define o alto mar "como todas as partes do mar que não estão incluídas no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado". O alto mar é um espaço sobre o qual nenhum Estado pode reivindicar soberania, nela, os navios que estiverem hasteando a bandeira do seu Estado têm o direito de reivindicar a não interferência de outros Estados quando viajam pelo alto mar. Existem exceções a esta regra geral de não interferência, sendo uma delas relacionada à pirataria: 'Todos os estados têm o direito de investigar e, se necessário, apreender embarcações envolvidas em atos de pirataria'.

Ataques a navios dentro da jurisdição territorial de um estado, incluindo suas águas territoriais, não são considerados pirataria, mas são chamados de "assalto à mão armada no mar". O assalto à mão armada no mar não está definido pelas leis internacionais, com o Código de Práticas da Organização Marítima Internacional descrevendo esse crime como 'qualquer ato ilegal de violência, detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça, exceto um ato de pirataria, cometido para fins particulares e dirigidos contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desse navio, nas águas interiores de um estado, nas águas arquipelágicas e no mar territorial.

O que geralmente distingue assalto à mão armada no mar e pirataria é a localização geográfica do ato ou atos. Enquanto um ato de pirataria só pode ocorrer em alto mar, um ato de assalto à mão armada no mar só pode ocorrer em zonas marítimas que se enquadram na soberania de um estado, ou seja, dentro do mar territorial de um estado, suas águas arquipelágicas ou suas águas internas. No que

diz respeito ao assalto à mão armada no mar, o estado em cujas águas o ato ocorreu é responsável por suprimi-lo.

## **2.2 A pirataria no sudeste asiático**

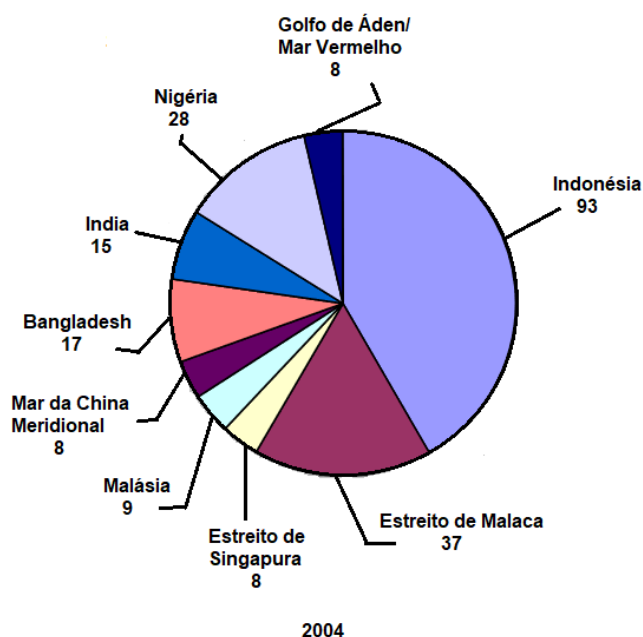
Com o crescimento da navegação na região do sudeste asiático, principalmente no Estreito de Malaca, houve o crescimento de casos de pirataria na região. Segundo Safeca (2018) na década de 90 o sudeste asiático foi uma das áreas, na esfera mundial, mais afetadas pela pirataria, com 742 casos registrados.

Para Safeca (2018) a pirataria no sudeste asiático teve origem nos anos 1990 e foi resultado da oferta de produtos, vendidos abaixo do preço mínimo de mercado, e avidamente atendida por consumidores chineses. Nos anos 2000, a pirataria reemergiu como resultado do aumento na produção de óleo de palma na região da Indonésia e Malásia.

A autora comenta que o material era alvo de ataques durante a travessia a caminho do porto. A criação de conflitos locais por influência chinesa e a ausência da hegemonia americana são apontados como possíveis causas para as incongruências e inseguranças que levaram a ascensão das atividades criminosas no local. Outro fator a ser considerado seria a modernização e criação de novos portos, aumentando o tráfego na zona e consequentemente criando novas oportunidades para as gangues piratas.

O Estreito tem aproximadamente 500 milhas náuticas de comprimento e conecta os oceanos Índico e Pacífico. Ao utilizá-lo os navios podem poupar cerca de 800 milhas náuticas, assim, estima-se que 1/3 do comércio marítimo mundial passe através dele. Sendo um dos Estreitos mais movimentados do mundo com uma média anual de 50.000 navios. O Estreito de Malaca, juntamente com o Mar da China Meridional, Golfo de Guiné e a Indonésia, é um dos locais mais afetados pelo crime de pirataria em todo o mundo (WERMUTH e CORRÊA, 2015). Conforme é possível notar no gráfico abaixo:

**Gráfico 1:** As nove regiões com maior número de ataques reportados no ano de 2004 (223 de um total de 325).



**Fonte:** IMB, Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 december, 2004.

Dos casos reportados, é possível ver que os ataques ocorrem mais facilmente em estreitos e perto de arquipélagos, locais em que os navios precisam diminuir a velocidade para transitar, favorecendo a abordagem pirata e diminuindo as chances de fuga. Nesses locais, também é comum o congestionamento de embarcações, aumentando as opções de ataque, fazendo com que os piratas escolham os alvos mais fáceis ou vantajosos do ponto de vista financeiro.

Essas ações costumam pôr em risco não só os alvos, mas também aqueles próximos a ele devido ao risco de colisão. Nesse sentido, o Estreito de Malaca é geograficamente vulnerável ao ataque, por fornecer uma passagem relativamente pequena para o tamanho do tráfego de embarcações existente no local. Malaca é uma rota extremamente importante para navios que tenham como ponto de partida a China e destinem-se à Oceania, passando pela cidade Singapura, onde está localizado um dos portos mais movimentados do mundo.

Safeca (2018) afirma que, entre os anos de 1991 e 2012, ocorreram 268 atos de pirataria no Estreito de Malaca. A ausência de segurança marítima também torna o local propício à ação de organizações piratas, e contribuem para a sensação de que os mares sejam locais de impunidade. Isso se deve aos altos custos envolvidos no processo de patrulha das águas costeiras, que envolve a utilização de

tecnologia específica, o conhecimento das águas, das condições climáticas locais e da pirataria na região.

Outro fator que contribui para o valor exorbitante empregado na Segurança Marítima seria a grande quantidade de mão-de-obra necessária para cobrir as extensas áreas a serem seguradas. No entanto, a inexistência de tais recursos permite que as ações criminosas progridam, apesar disso, pode-se dizer que a ocorrência de atividades relacionadas à pirataria marítima no oceano Índico assume proporções muito menores àquelas que acontecem no continente africano.

### 2.3 O perfil dos piratas no sudeste asiático

Acredita-se que a crise financeira asiática de 1997 levou as pessoas que vivem em aldeias costeiras ao longo do Estreito a recorrer à pirataria para complementar sua renda (RAYMOND, 2009). A tabela a seguir demonstra a variação nos níveis e nos tipos de pobreza na Indonésia antes e após a crise monetária asiática.

**Tabela 2:** Distribuição da população de acordo com o tipo de pobreza na Indonésia, 1996 e 1999 (%)

<b>Categoria de pobreza</b>	<b>1996</b>	<b>1999</b>	<b>Varição</b>
<b>Pobre</b>			
Pobreza transitória	12.4	17.9	5.5
Pobreza crônica	3.2	9.5	6.3
<b>Total</b>	<b>15.6</b>	<b>27.4</b>	<b>11.8</b>
<b>Grupo de alta vulnerabilidade</b>			
Baixo level de consumo	4.8	13.4	8.6
Grande variabilidade de consumo	2.2	5.0	2.8
<b>Total</b>	<b>7.0</b>	<b>18.4</b>	<b>11.4</b>
<b>Grupo vulnerável total</b>	<b>18.3</b>	<b>33.7</b>	<b>15.4</b>
<b>Vulnerabilidade média à pobreza</b>	<b>16.6</b>	<b>27.2</b>	<b>10.6</b>

**Fonte:** Poverty and Vulnerability in Indonesia Before and After the Economic Crisis (2003).

Os tipos mais comuns de ataques de pirataria nessa área são assaltos à mão armada e sequestro de navios. Os ataques com o objetivo de sequestro surgiram no ano 2000, de forma que os piratas capturam o navio e as tripulações, aguardando o pagamento para que estes sejam liberados. O resgate eventualmente pago varia de US\$ 10.000 a US\$ 20.000 (RAYMOND, 2005).

Dentre os principais impactos que essas atividades causam à indústria do transporte marítimo estão os custos e o tempo gasto para evitá-las. Não é raro que as gangues piratas detenham acesso à tecnologia de ponta, possibilitando o rastreamento de embarcações e o planejamento das ações com uma certa antecedência (FREITAS, 2010).

A região de Achém, que está em contato com o Estreito, fica localizada ao norte da Indonésia e também é uma constante vítima dos ataques piratas. Essas gangues costumam objetivar os rebocadores, barcaças e embarcações de pesca, que são frequentemente sequestrados e utilizados para obtenção de resgate. Na região nordeste, chamada de zona de Belawan os ataques são ainda mais violentos, onde os piratas estão constantemente armados com metralhadoras e espingardas.

Segundo Bateman (2006), a maioria dos ataques piratas tem como alvo embarcações menores empregadas em operações locais. Eles geralmente navegam para longe dos principais canais de remessa e, por isso, são mais vulneráveis a ataques de piratas. Enquanto as grandes embarcações, como navios-tanque e navios porta-contêineres que passam pelo Estreito, são mais difíceis de atacar, a menos que seja necessário que reduzam a velocidade, parem ou ancorem.

## 2.4 O combate à pirataria no Estreito de Malaca

Apesar disso, o número de ataques registrados no Estreito vem sendo considerado baixo em comparação ao ano de 2000 onde foram registradas 75 ocorrências. Entre os anos de 2008 e 2009, por exemplo, apenas 4 atos de pirataria foram registrados. Como pode ser visualizado na tabela abaixo:

**Tabela 3:** Comparativo entre o número de ataques na Indonésia e o Estreito de Malaca no período 2003-2009.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Indonésia	121	94	79	59	43	28	15
Estreito de Malaca	28	38	12	11	7	2	2

**Fonte:** Modern Piracy: A Reference Handbook (2010, p. 175).

A grande diferença entre os números apresentados acima se deve aos grandes esforços empregados pelas autoridades da Malásia, Indonésia e Singapura que, em 2004 instituíram patrulhas conhecidas como Malsindo, que posteriormente contou com a adesão da Tailândia em 2008. O acordo militar tornou-se o primeiro e único, de caráter multilateral no Sudeste asiático, exigindo a cooperação da guarda costeira, das marinhas e das forças aéreas de todos os países-membros. Através dele, foi possível estabelecer um plano de ação a ser adotado em casos perseguições que cruzassem as fronteiras de um ou mais dos países participantes.

O Acordo de Cooperação Regional para o Combate à Pirataria e Roubo à Mão Armada contra navios na Ásia (RECAAP), que entrou em vigor em 2006, foi o acordo de combate à pirataria mais recente na região (ROACH, 2005). Este acordo envolve todos os membros da Associação das Nações Asiáticas e Japão, China, Coreia, com o objetivo de promover a cooperação multilateral entre os governos no combate à ameaça de pirataria através das formas de compartilhamento de informações, capacitação, vigilância, coordenação e facilitar a aplicação da lei dos respectivos países (RAYMOND, 2009). Essa contramedida encoraja a troca de informações, o que facilita o estudo criminal entre os estados, impede e alerta outros navios nos territórios próximos ao incidente e facilita os estados a usarem os esforços uns dos outros para construir uma rede de combate ao crime. Os dados da OMI mostram que o número de ataques diminuiu após a implementação de todas essas contramedidas.

## **2.5 A pirataria na Somália**

Dias (2011) mostra que o fenômeno da pirataria na África, por exemplo, não é recente, mas “as condições geográficas do Atlântico e do Índico ao largo dos estados costeiros e insulares da África Subsaariana, em contraste com o Sudeste Asiático, não propiciaram a emergência do fenômeno em períodos anteriores”, que remontam o período pré-colonial. A autora aponta que estes acontecimentos já vêm de longa data e apenas se intensificaram atualmente; atribui a tomada da Somália pelos italianos com a justificativa de reestabelecer a liberdade de navegação e o comércio marítimo naquela região. De acordo com a autora:

“(…) os italianos embarcaram na ocupação da Somália sob o pretexto de garantirem desta forma o restabelecimento da liberdade de navegação dos mares a partir da Somália. No caso da Nigéria, de acordo com o mesmo autor, os decretos coloniais do século XIX já aludiam aos grupos que espalhavam terror nas vias fluviais no interior do delta do Níger. Relativamente ao período colonial os dados são inexistentes. Finalmente, o autor critica a insuficiência e os limites na produção de dados empíricos sob monopólio do Bureau Marítimo Internacional. As análises são baseadas nos dados recolhidos de forma imediata pelos armadores ou outro pessoal envolvido na navegação marítima”. (DIAS, 2011, p. 70)

As teorias que tratam da questão da pirataria somali são bastante controversas, porque enquanto alguns autores como Mateus Kowalski (2011) em seu artigo “Um tribunal híbrido para a pirataria na Somália: A construção de capacidade jurisdicional num Estado em colapso” apresenta questões socioeconômicas ligadas à pobreza do país para justificar as atividades piratas, Saraiva & Joana (2011) no artigo “A pirataria desarma-se em terra: o caso da Somália. Relações Internacionais” propõem mudanças na política interna da Somália em terra para conter a pirataria no mar.

Cardoso (2011) entende que apesar de muitos pensadores afirmarem que a Somália deve ser considerada como um Estado falido, Yannis (apud CARDOSO, 2011) classifica-o como um Estado em colapso, porque desde 1991 o país vive uma “versão extrema da falência estatal”, desde que o presidente Said Barre ocupou o Governo por meio de um golpe de estado. No entanto, tal governo foi destituído logo em seguida por grupos e facções rebeldes, que mesmo discordantes entre si, guardavam em comum a total aversão ao governo de Barre.

Inúmeras tentativas por parte das facções foram feitas para tomar controle do governo, porém nenhuma delas obteve sucesso, o que fez com que a saída de Barre do poder se tornasse o ponto de partida para o colapso do governo Somali, dando início a inúmeras guerras civis e à fragmentação da Somália (KIMENYI, MBAKU e MOYO apud CARDOSO, 2011, p. 24).

A partir de 1991, há no país uma espécie de sistema feudal com regras próprias de funcionamento, mas que não são legítimas nem reconhecidas internacionalmente, gerando um isolamento total dos grupos entre si e da Somália com o resto do mundo. “Esses atores sub-estatais passam a tomar conta de regiões e sub-regiões dentro da Somália, constroem seu próprio aparato de segurança local e estabelecem alguma forma de mercado, entre outras funções” (ROTBURG apud CARDOSO, 2011, p. 24).



“Esses grupos e facções incluem governos semi-autônomos da Somaliland e Puntland (que se auto declararam independentes da Somália em 1991 e 1998 respectivamente), o Governo Federal Transitório – TGF (criado em 2000 no Arta Peace Conference com a ajuda da comunidade internacional), Grupos Militantes Islâmicos (como Al-Shabab, Hizbul-Islam, Ahlu Sunna Wal-Jamaa), Cortes Islâmicas (que controlam a parte central e sul da Somália) e os próprios piratas somalis, cujos únicos interesses são os ganhos com a recompensa pelas cargas capturadas”. (KIMENYI, MBAKU e MOYO apud CARDOSO, 2011, p. 24)

Para Biziouras (2012), a invasão de águas somalis por embarcações pesqueiras estrangeiras, o depósito de resíduos tóxicos advindos de firmas europeias e a considerável diminuição da oferta de pescado na região; podem ter contribuído para o desenvolvimento da pirataria somali. Porém, o autor coloca que, apesar desses fatores o número de ataques permaneceu constante após tais acontecimentos. Ao contrário do que se poderia pensar, a pirataria não chegou a tornar-se um grande evento, mesmo com a fraqueza demonstrada pelo governo. Isso ocorreu porque apesar desses fatores, a população costeira ainda tinha condições de recorrer a outras formas de sustento.

Segundo o autor, o tsunami em 2004 mudou drasticamente esse equilíbrio causando danos às comunidades pesqueiras locais, destruindo instalações e equipamentos. O fato ilustrou a ausência de qualquer mecanismo compensatório para esses pescadores, eles perceberam que já não possuíam rotas de mobilidade econômica e não poderiam contar com nenhuma instituição governamental em busca de suporte financeiro.

Cientes de que as companhias estrangeiras estavam dispostas a pagar por acesso às suas águas e de que o estado somali seria incapaz de pará-los, os pescadores locais deram início a pirataria em pequena escala, roubando barcos pesqueiros ou exigindo taxas para passagem. Eles logo passaram a atacar navios do Programa Alimentar Mundial, que se direcionavam em grande quantidade a costa somali, para ajudar a prevenir a progressão da fome na região. Logo vieram a perceber a enorme rentabilidade proporcionada pelos ataques a esse tipo de embarcação (BIZIOURAS, 2012).

De acordo com Jones (2011), as doações designadas para aliviar a pobreza e escassez de alimento no seu próprio país, não estariam chegando ao seu destino. As ações piratas prejudicam também doações futuras, na medida que aumentam os

custos com o seguro e causam grande risco à tripulação. Os piratas estão se tornando cada vez mais ricos, mas seus compatriotas nunca estiveram mais pobres.

Enquanto isso, países que necessitam desesperadamente do suporte internacional e das doações, estão lavando dinheiro proveniente dos resgates. Essa ação corrupta apoia os chamados warlords e líderes tribais. Ao mesmo tempo que perpetua as desigualdades sociais e os piratas tornam-se cada vez mais desesperados e agressivos em suas tentativas de atacar e sequestrar as embarcações (JONES, 2011).

Apesar dos incidentes terem diminuído com a intervenção de patrulhas navais no Chifre da África e no Golfo de Áden, em 2008, foram abordados 111 navios. No ano de 2009, o número subiu para 217, sendo que em maio daquele ano haviam 450 pessoas reféns dos piratas que mantinham os navios sob seu domínio ao longo da costa somali. (UNODC, 2010)

Os números referentes à pirataria mundial, principalmente no Golfo de Áden entre 2008 e 2010 aproximaram-se a 1000 ocorrências, demonstrando ser uma atividade regular e predatória em diferentes regiões do planeta. A partir de 2007, houve um incremento do fenômeno da pirataria e, segundo Kowalski (2011) os números são os seguintes:

“Segundo os dados disponibilizados pela Organização Marítima Internacional, desde 2008 e até Novembro de 2010, o número de atos de pirataria e de roubo no mar contra navios, tentados ou consumados, ascendeu a 516.

Neste período em análise, para um total de 956 actos de pirataria ocorridos em todas as regiões do globo, 54 por cento ocorreram naquela zona. À data, a Força Naval da União Europeia Somália (eunavfor) estima que 25 navios e 577 pessoas se encontram detidos por piratas. Ora, estes actos de pirataria com origem na Somália estão a motivar grande preocupação na comunidade internacional, designadamente porque afectam uma região de intenso tráfego marítimo”. (KOWALSKI, 2011, p. 117)

O destaque à preocupação aos piratas somalis deve-se ao fato de que aproximadamente metade dos sequestros navais com pedidos de resgate terem ocorrido na região de Chifre da África, segundo Kowalski (2011).

## 2.6 O perfil dos piratas na somália

O início das atividades de pirataria deu-se no sentido de proteger a costa da Somália, “inicialmente as suas ações pelo fato de as águas somalis, devido à ausência de controle por um Estado organizado, se terem tornado local de despejo de detritos tóxicos por navios estrangeiros e serem o sítio favorito de pesca industrial de navios europeus e asiáticos”. (SARAIVA; JOANA, 2011, p. 87). Mas há outras razões a destacar na atuação dos piratas:

Tráfico de armas, os produtos de contrabando e o tráfico humano (emigração irregular para a Península Arábica de cidadãos provenientes da Etiópia e da Somália). Devido a estas causas, os piratas apresentar-se-iam como a “guarda costeira” da Somália;

Os despejos de detritos tóxicos terão cessado devido à dissuasão dos piratas (tratava-se essencialmente de lixo hospitalar, vindo da Europa, relacionado com negócios de redes criminosas europeias);

A pesca industrial também declinou bastante, mesmo se alguns navios europeus continuam a pescar, por vezes contra pagamento de retribuições a organizações locais próximas dos piratas. É necessário sublinhar que a pirataria utiliza estes pretextos para justificar as suas ações, embora o seu único objetivo seja ganhar somas avultadas graças aos resgates”. (SARAIVA; JOANA, 2011, p. 87)

Kowalski (2011) lembra que a Somália figura como estado falido, ocupando a incômoda primeira posição no *The Failed State Index 2010*, que significa o país encontra-se com problemas estruturais graves. Neste contexto, tem tido lugar o crescimento da pirataria classificada como criminalidade organizada.

Os piratas navegam nos mares ao largo do Corno da África em pequenos “dhows” (barcos a vela de tipo indiano) ou esquifes, ainda menores, armados com pistolas e metralhadoras velhas, calçando chinelos do tipo Havaianas e apostando que poderão sequestrar uma embarcação antes que sua comida ou água se esgote ou que morram afogados.

Nos últimos 12 meses, o número de ataques bem-sucedidos de piratas caiu de 45 para 24, e mais de 120 outros ataques foram frustrados. Mas ninguém envolvido na missão militar ao largo da África oriental pensa que a batalha foi ganha. Na realidade, muitos altos oficiais consideram que a operação de combate à pirataria chegou a um ponto crítico. (HOPKINS, 2012, p. 2)

Mediante essa triste realidade, muitos pescadores rebelaram-se aderindo aos grupos de piratas para sequestrar navios e exigir o pagamento para sua liberação. Na primeira metade dos anos 2000, houve a privatização da guarda costeira em Puntlândia que levou ao treinamento dos homens responsáveis pela segurança, sendo que após o despedimento de seus cargos ou término dos

contratos das empresas contratadas para esta privatização, passaram a atuar autonomamente, colocando na prática e em proveito próprio as técnicas aprendidas durante o treinamento para exercer os cargos de marinheiros e policiais. Passaram a abordar e praticar o sequestro de navios mercantes, que transitavam pela costa somali, segundo Hansen (*apud* OLIVEIRA, 2012).

“Com deterioração gradual da situação económica em Puntland, que atingiu o auge em 2008, o seu governo, incapaz de controlar o défice nas contas públicas e evitar a inflação, decidiu suspender o pagamento das forças de segurança. Essa situação provocou uma migração em massa de polícias para a pirataria, contribuindo para a explosão na quantidade de sequestros a navios nas águas do Golfo de Áden que levou à intervenção do CSNU – Conselho de Segurança das Nações Unidas em 2008”. (OLIVEIRA, 2012, p. 7)

É certo que este período de despedimento ou fechamento das empresas de segurança terceirizadas da costa somali coincidiu com duas décadas de extremas dificuldades económicas aos países do terceiro mundo pela opção pelo liberalismo global. Segundo Oliveira (2012), são também justificativas para o incremento das atividades de pirataria, os seguintes acontecimentos:

“O aumento da circulação marítima comercial, a disponibilidade de armas a baixo custo no mercado internacional, as facilidades de comunicação em escala mundial, a privatização dos serviços públicos (em especial no sector de segurança) e a desregulamentação dos mercados e do sistema financeiro internacional criaram as condições estruturais que possibilitaram o desenvolvimento da pirataria somali como uma lucrativa indústria de sequestros a navios”. (OLIVEIRA, 2012, p. 7)

Saraiva & Joana (2011) argumentam que para que seja normalizada a situação da Somália e se restabeleça o Estado de direito, vão ter que ser criadas as oportunidades no sentido de propiciar o desenvolvimento e empenhar esforços, que ao mesmo tempo, restaure a segurança no Chifre da África e no Oceano Índico e dê os “recursos às entidades e organizações, como a União Africana, e às estruturas políticas da Somália, que não só têm a vontade para o fazer, como têm também as melhores condições políticas e estratégicas para serem bem-sucedidas”. Kowalski (2011) afirma que:

“A pirataria na Somália é um sintoma de um problema maior em terra. A criação de condições para uma governação eficaz e a promoção do Estado de direito são elementos essenciais para uma solução sustentável. A criação de um tribunal híbrido incorporado no sistema jurisdicional da Somália constituiria um contributo importante para o julgamento de suspeitos de pirataria e, logo, para a luta contra o fenómeno da pirataria,

assim como para uma governação efectiva na Somália. Esta estratégia poderá ser aplicada a outras situações em que o Estado em colapso sirva de base para fenómenos de criminalidade organizada transnacional". (KOWALSKI, 2011, p. 117)

## 2.7 O combate à pirataria no Golfo de Áden

O Conselho de Segurança das Nações Unidas – CSNU aprovou a Resolução 1918 no dia 27 de abril de 2010 para aplicar à pirataria na Somália, na sequência de outras 6 resoluções aprovadas no ano de 2008 e da Resolução Nº 1897 (2009), “continuando a estar gravemente preocupado pela ameaça que a pirataria e o roubo armado pelo mar contra navios representam para a situação na Somália e para outros Estados na região, assim como para a navegação internacional e a segurança das rotas marítimas comerciais”:

1. Afirma que a falha em processar as pessoas responsáveis por atos de pirataria e roubo armado pelo mar frente à costa da Somália enfraquece os esforços antipirataria da comunidade internacional;
2. Exorta todos os Estados, incluindo os Estados na região, a criminalizar a pirataria em suas legislações internas e a considerar a possibilidade de processar alegados piratas capturados frente à costa da Somália, e encarcerar os convictos, respeitando as normas internacionais de direitos humanos aplicáveis;
3. Acolhe com satisfação, neste contexto, o progresso sendo feito para aplicar o Código de Conduta do Djibuti da Organização Marítima Internacional, e insta seus participantes a implementá-lo de maneira plena o mais cedo possível;
4. Solicita que o Secretário-Geral apresente ao Conselho de Segurança, dentro de 3 meses, um relatório sobre as possíveis opções para se alcançar o objetivo de processar as pessoas responsáveis por atos de pirataria e roubo armado pelo mar frente à costa da Somália, incluindo, em particular, as opções para a criação de câmaras nacionais especiais, possivelmente com componentes internacionais, um tribunal regional ou internacional e arranjos carcerários correspondentes, levando em conta o trabalho do CGPS, a prática existente de estabelecimento de tribunais internacionais e mistos, e o tempo e recursos necessários para obter e prolongar os resultados substantivos;
5. Decide continuar a ocupar-se da questão. (ONU, 2010, p. 2-3)

Desde 2010, foi instituído um tribunal internacional especial pelo CSNU – Conselho de Segurança com base no Capítulo VII da Carta das Nações Unidas, que autoriza o uso de força para conter as ações de pirataria na costa somali, sancionadas pelo Secretário-Geral Ban Ki-moon.

Outras opções listadas no novo relatório incluem a criação de um tribunal somali no território de outro Estado na região e a criação de um tribunal internacional

acordado entre o país regional e a ONU. O Secretário-Geral destacou que o regime de prisão é tão importante quanto o julgamento de piratas, dado o grande número de suspeitos detidos pelas marinhas dos países. Reconhecendo a complicada conjuntura econômica atual, ele enfatizou a necessidade de compromisso político e financeiro da comunidade internacional, não só para criar um novo órgão judicial, mas também para sustentá-lo.

De acordo com a ONU, os procedimentos legais para o combate à pirataria na Costa da Somália são: Ajudar os tribunais da Somália a atingirem padrões internacionais para lidar com os julgamentos de suspeitos por envolvimento em pirataria marítima na costa do leste africano pode ser um passo importante na luta contra o mal que acomete o Oceano Índico. Segundo a Subsecretária-Geral das Nações Unidas para Assuntos Jurídicos, Patrícia O'Brien, "atingir padrões internacionais será um passo fundamental, pois vai abrir o caminho para os Estados navais poderem fechar acordos com as autoridades da Somália para a transferência de suspeitos de pirataria detidos no mar".

O'Brien descreveu para o Conselho as opções legais contidas nos relatórios do Secretário-Geral e seu ex-Assessor Especial para Questões Legais Relativas à Pirataria na Costa da Somália, Jack Lang, sobre como a Somália e a comunidade internacional podem intensificar legalmente os esforços de combate à pirataria. O Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e o Escritório das Nações Unidas contra Drogas e Crime (UNODC) estão ajudando as autoridades locais a capacitarem os tribunais locais para o julgamento de casos de pirataria. Instituir normas internacionais aos tribunais levaria três anos, mas este período poderia ser reduzido com o auxílio de especialistas internacionais. O Governo Federal de Transição da Somália (GFT) e as administrações regionais não são a favor de um tribunal somali fora das fronteiras do país. O GFT de Puntland e Galmudug, preferem a ação do tribunal dentro dos limites da Somália. (ONU, 2011)

Os países da União Europeia lançaram a operação Atalanta, uma operação cujo intuito é anular tal ameaça, que recebeu a adesão de outros atores em âmbito internacional, tendo em vista contribuir para a dissuasão, a prevenção e a repressão dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália. A operação faz parte da abordagem global da UE para a paz, a estabilidade e a democracia na Somália. Saraiva & Joana (2011) entendem que a impunidade

alimenta os ânimos dos piratas, justamente pela dificuldade das nações de estabelecerem os limites e as sanções nessas ações em alto mar.

“Existe um sentimento de impunidade junto dos piratas que sabem que não poderão ser julgados por tribunais internacionais e, por outro lado, os tribunais somalis não funcionam. Um artifício tem também sido posto em prática. Os piratas interceptados são largados numa qualquer praia da Somália depois de despojados das embarcações, armas e meios de comunicação utilizados para os assaltos no alto-mar. Mas isto só faz espalhar a notícia da incapacidade de serem aplicados castigos por tal tipo de ações, tornando a atividade da pirataria mais atrativa”. (SARAIVA; JOANA, 2011, p. 85)

É necessário destacar que os interesses comerciais dos proprietários de navios europeus desempenharam um papel importante no estabelecimento da pirataria como uma ameaça marítima pela UE. Além disso, como principal bloco comercial global, a UE depende fortemente da liberdade de navegação dos navios que transportam mercadorias que exporta ou importa para satisfazer suas próprias necessidades.

Porém, discorre Hopkins (2012) que, embora 1.089 suspeitos de pirataria tenham sido detidos nos últimos cinco anos, há sinais de que os sistemas legais estejam ficando sobrecarregados de casos novos, e os tribunais das Seychelles e do Quênia já alcançaram o ponto de saturação.

## **2.8 As Iniciativas Regionais**

Em 29 de janeiro de 2009, vários estados africanos em uma reunião patrocinada pela Organização Marítima Internacional (OMI) em Djibouti adotaram o Código de Conduta Djibouti (OMI, 2009). Este acordo marca o primeiro grande esforço regional para cooperar na repressão da pirataria na costa da África e no Golfo de Áden. Foi assinado por Djibouti, Etiópia, Quênia, Madagascar, Maldivas, Seychelles, Somália, República Unida da Tanzânia e Iêmen (OMI, 2009). O Código de Conduta do Djibouti foi inspirado pelo Acordo de Cooperação Regional para o Combate à Pirataria e Roubo à Mão Armada contra navios na Ásia (RECAAP) e existem várias semelhanças entre os dois. Como um acordo, o RECAAP atingiu feitos notáveis por ser composto por um conjunto divergente de Estados, com várias sensibilidades políticas na região, e tem sido creditado com o declínio dos ataques

piratas e incidentes de assalto à mão armada contra navios no Estreito de Malaca e nas águas do Sudeste Asiático (GUILFOYLE, 2008).

No entanto, a comunidade global, e em particular a indústria marítima, nunca esperou um nível semelhante de sucesso na contenção da pirataria sob o Código de Conduta Djibouti, como ocorreu com o advento do RECAAP. A realidade é que os países membros da RECAAP, incluindo Japão, China e Índia, têm recursos e marinhas bem estabelecidas muito além da capacidade dos Estados da região africana. Mesmo assim, como o RECAAP, o Código de Conduta do Djibouti prevê o compartilhamento de informações e a coleta de dados, algo que pode facilitar o combate à pirataria marítima na região.

O RECAAP foi o primeiro tratado internacional a adotar, de forma juridicamente vinculativa, a definição da OMI de "assalto à mão armada contra navios." (ZOU, 2009) Enquanto o Código de Conduta Djibouti também adotou essa definição no artigo 2º, ele passa a distinguir respostas a pirataria e ao roubo à mão armada contra navios de uma maneira que a RECAAP não adota. O artigo 4º do Código de Conduta do Djibouti rege as medidas de repressão à pirataria e se correlaciona com o artigo 3º da RECAAP, aplicável tanto à pirataria quanto à roubo à mão armada contra navios. O artigo 5º do Código de Conduta do Djibouti trata especificamente do roubo à mão armada contra navios e limita as obrigações dos participantes ao compartilhamento de informações e confirma que o Estado costeiro tem autoridade sobre a entrada em suas águas territoriais, de acordo com o artigo 111 da UNCLOS.

Ao abranger esses dois crimes geograficamente definidos o Código de Conduta do Djibuti demonstra que, diferente do RECAAP, prevê que os participantes autorizem a perseguição de navios piratas do alto mar em águas territoriais. Embora o RECAAP obrigue as partes a reprimir a pirataria e o roubo à mão armada contra navios, ela reforça que a soberania territorial e a jurisdição devem ser respeitadas: "Nada neste Acordo dá a uma Parte Contratante o direito de empreender no território de outra Parte Contratante o exercício da jurisdição e o desempenho de funções que são exclusivamente reservadas às autoridades daquela outra Parte Contratante por sua legislação nacional". (RECAAP, Artigo 2º (5))

Assim, os países que fazem parte da RECAAP não desejavam permitir perseguição ou qualquer modificação da soberania do Estado sobre as águas territoriais em relação à pirataria, por isso, foi apropriado realizar as operações em



conjunto. Em contraste, os participantes do Código de Conduta Djibuti estavam preparados para permitir perseguição limitada transfronteiriça para pirataria e assalto à mão armada contra navios. Isso reflete a realidade de que muitos participantes não têm a capacidade naval de patrulhar suas próprias águas de forma eficaz.

Em termos técnicos, RECAAP é um acordo vinculativo, enquanto o Código de Conduta Djibouti não. (OMI, 2009, art. 15) Nenhum acordo tem como objetivo exceder os direitos ou obrigações dos signatários sob acordos internacionais ou regras aplicáveis do direito internacional habitual. O Código de Conduta do Djibouti também reconhece expressamente as inadequações das leis nacionais locais.

Os participantes são obrigados, nos termos do artigo 11º, a rever a legislação nacional para garantir que existam leis nacionais em vigor para criminalizar a pirataria e o roubo à mão armada contra navios, e diretrizes adequadas para o exercício da jurisdição e processos de supostos infratores. O artigo 11º, se cumprido, pode ser a contribuição mais importante que o Código de Conduta do Djibouti fornece para as medidas de combate à pirataria. Em particular, resolveria qualquer tensão entre o direito internacional, que define a pirataria como fora-da-lei, e o direito doméstico, que exige que os infratores sejam processados e sentenciados, mesmo que geralmente não consigam fazê-lo.

## **2.9 A importância do direito marítimo**

Deve ser ressaltado que apenas 27% da superfície da terra está acima do nível dos mares, fazendo com que cerca de 90% das mercadorias sejam transportadas pelo mar (MOURA, 1991) de modo que a regulação dessas águas é de papel fundamental para os Estados.

A 1ª conferência das Nações Unidas a respeito do Direito do Mar, em 1958, normatizou-o em quatro documentos: mar territorial e zona contígua, plataforma continental, pesca e conservação de recursos vivos do alto-mar e alto-mar. Porém, somente na terceira conferência, em 1982, resultou na assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, entrando em vigor, internacionalmente, no dia 16 de novembro de 1994, com o objetivo de delimitar os direitos e deveres de cada Estado e gerar segurança entre os Estados signatários. Atualmente, mesmo os

países não signatários respeitam os conceitos estabelecidos por ela. (MARTINS, 2010)

É compreendido como direito marítimo leis que regulamentam o aspecto jurídico na navegação e de tudo que trafega águas navegáveis, podendo ser aplicada em relações privadas e entre atores internacionais, sendo a maior contribuição da Convenção de *Montego Bay* para o mundo a efetivação de novos limites para os espaços marítimos.

A toda evidência, a CNUDM III é o maior empreendimento normativo no âmbito das Nações Unidas, legislando sobre todos os espaços marítimos e oceânicos, com o correspondente estabelecimento de direitos e deveres dos Estados Partes. (MARTINS, 2010, p. 85)

A existência do comércio marítimo é crucial para que o comércio internacional seja seguro e justo para todos, já que este continua em expansão e afetando cada vez mais a população mundial.

## **2.10 A Organização Marítima Internacional (OMI)**

Como destaca Medeiros (2008), a *International Maritime Organization (IMO)*, organismo especializado vinculado à ONU, com sede em Londres, levantou um conjunto de dados que mostram a existência de pontos focais de pirataria espalhados pelas linhas marítimas de navegação mundiais. A costa africana, com isso, possui três pontos de intenso risco à segurança da tripulação e da carga transportada. A primeira, e a mais intensa em ocorrência, se localiza ao largo da Somália, dentro do Oceano Índico.

A segunda fica também na costa da Somália, mas dentro do Golfo de Áden, acesso do Índico ao Mediterrâneo pelo Canal de Suez via Mar Vermelho. E a terceira, não menos preocupante, é localizada na costa da Nigéria, no Oceano Atlântico. Já no Oceano Índico, o principal ponto focal situa-se dentro do estratégico Estreito de Malaca, caminho obrigatório dos navios rumo ao Extremo Oriente, além das proximidades de Bangladesh, no sudeste asiático. Por fim, no Mar da China Meridional, permeando a Indonésia, existe uma ampla região onde os atos de pirataria são intensos e antigos (FERREIRA, 2013).

A OMI desempenha um papel essencial no cenário do transporte marítimo internacional, sendo a responsável pelo bom funcionamento da navegação marítima, trabalhando para que o trânsito de embarcações pelos mares e oceanos ocorra tranquilamente, sem quaisquer obstáculos ou intervenções externas.

A Organização Marítima Internacional, organismo especializado da ONU, com sede em Londres, por exemplo, tem como objetivos a segurança na utilização do modal, e que suas estradas – mares – não sejam poluídos por acidentes náuticos ou por algumas atividades regulares como a troca de lubrificantes e a liberação de água de lastro (CASTRO JR, 2004, p.124).

### **2.11 O Bureau Marítimo Internacional (IMB)**

Também visando controlar e fiscalizar o transporte marítimo, foi fundado em 1981 em Paris, o *International Maritime Bureau* (IMB), que se trata de uma divisão dentro da Câmara Internacional do Comércio, segundo SEKULICH (2009) “É financiado por várias empresas do comércio marítimo, por seguradoras e outras companhias preocupadas com a questão.” A principal função do IMB é ajudar a combater o crime no setor do transporte marítimo, não importando sua natureza ou procedência.

Segundo Montclos (2011) o Bureau Marítimo Internacional (*International Maritime Bureau- IMB*), é praticamente o único órgão a fornecer regularmente dados sobre a pirataria. Por ele foi criado o Centro de Documentação sobre a pirataria, localizado em Kuala Lumpur por volta de 1992. O centro recebe notificações voluntárias de qualquer tentativa de cometer crimes envolvendo embarcações, seja ela bem-sucedida ou não. Apesar de ser um sistema imediato e ter uma cobertura mundial, o Centro possui algumas limitações.

A primeira delas seria por tratar-se de uma empresa comercial e não científica, ligada às maiores companhias de transportes marítimos e que tende a excluir da equação os pequenos pescadores. Outro fator limitante, seria que a sua base de dados não é aberta ao público e não permite a realização de novas análises para validação de informações. Por este motivo, suas informações podem exibir um caráter imparcial e uma perspectiva um tanto recente quanto às tendências de

aumento ou diminuição do fenômeno, sem qualquer tipo de contexto histórico ou social.

## **2.12 As bandeiras de conveniência**

De acordo com Sardinha (2013), o Estado de Bandeira de um navio comercial, é aquele em cujas leis o navio está registrado ou licenciado. Qualquer país pode ser um Estado de Bandeira, mesmo que não possua fronteiras marítimas.

Segundo o autor o termo Bandeira de Conveniência, remete à prática empresarial de registrar uma embarcação mercante em um país diferente do da bandeira em que este está registrado. Ou seja, o navio não possui nenhum vínculo entre o armador, o proprietário e o pavilhão da embarcação.

A *Environmental Justice Foundation* (EJF) (2009) alega que as Bandeiras de conveniência permitem que os barcos evitem a regulação governamental e cortem custos operacionais. Segundo essa organização, elas representam uma das maneiras mais simples e comuns em que embarcações inescrupulosas podem operar, evitando serem detectadas e penalizadas.

Sardinha (2013) complementa que os registros abertos de Bandeiras de Conveniência oferecem ainda, facilidade para realização de registros, incentivos fiscais, contratação de tripulações não nacionais e a não imposição de vínculo entre o Estado de registro e o navio.

Ele destaca ainda que é comum que esses Estados não exijam e nem fiscalizem, com rigor necessário, o cumprimento e adoção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais. Esses países apresentam, em geral, legislações e regulamentos menos severos sobre segurança e equipamentos. Isso se deve ao fato de que esses Estados não são signatários ou por não cumprirem os preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) e demais convenções internacionais.

Por este motivo, as possibilidades de controle, fiscalização e inspeção dessas embarcações por parte das autoridades do Estado de Registro são praticamente nulas (SHAUGHNESSY & ELLEN TOBIN, 2005).

O registro do navio é um acordo entre o dono da embarcação e o Estado Bandeira, de que o navio seguirá as leis e regulamentos desse Estado em troca da

proteção do navio fornecida pelo país. É papel do país impor os padrões colocados pelas convenções marítimas internacionais das quais o Estado é membro.

A aplicação e execução são alcançadas não só através da incorporação das leis internacionais no sistema legal do Estado Bandeira, mas também garantindo um sistema adequado de regulação e uma autoridade marítima com funcionários o suficiente para efetivamente exigir que os padrões estejam sendo cumpridos (SHAUGHNESSY & ELLEN TOBIN, 2006).

Nesse sentido, os Estados Bandeira são os primeiros e únicos meios de regulamentação e fiscalização das normas de envio de mercadorias promulgados a nível internacional e doméstico.

*A Environmental Justice Foundation (2009)* afirma que isso se torna ainda mais difícil em águas mais profundas que requerem a manutenção de um banco de dados das embarcações e um efetivo monitoramento e sistema de controle. Essas medidas demandam um alto custo de implantação e manutenção, para os Estados de Bandeira esses custos são muito maiores do que os benefícios trazidos pelo registro dos navios.

Um monitoramento eficiente pelos Estado Bandeira também requer uma boa infraestrutura e comunicação entre as registradoras de navios, o Governo e outros órgãos regulamentadores, requerimentos esses que estão constantemente ausentes nesses países (EJF, 2009).

*A Environmental Justice Foundation (2009)* complementa que, o controle efetivo também necessita que os países permaneçam atualizados quanto às mudanças legais. Este é um desafio para órgãos administrativos devido ao fato de que as regras que dizem respeito às embarcações são complexas, e as mudanças só serão efetivas se as violações forem seguidas de processos e penalizações.

Isso pode ser difícil, principalmente se há atrasos de natureza política ou falta de experiência do ponto de vista legal. Órgãos de administração marítima podem achar dificuldades em se adaptar a mudanças constantes no plano de fundo, especialmente se há uma escassez de recursos (EJF, 2009).

No entanto, na ausência de tais medidas, os proprietários de navios de bandeira de conveniência podem operar sem qualquer tipo de regulamentação ou controle. Esse tipo de tendência serviu como facilitadora da utilização desses navios em ataques terroristas e outras atividades ilícitas. Pode-se dizer, inclusive, que

contribuiu para o ressurgimento da pirataria contemporânea (SHAUGHNESSY & ELLEN TOBIN, 2005-2006).

Desde a década de 20, a bandeira de conveniência mostrou-se um sistema extremamente rentável, não só do ponto de vista dos proprietários de embarcações e registradoras, mas também para os países que operam esses desleixados sistemas de registro. Atualmente, os problemas criados pelo sistema de bandeira de conveniência, combinado à natureza anarquista dos grandes oceanos e pela alta tecnologia possuída por atores governamentais e não governamentais, posam uma grande ameaça para a comunidade internacional (SARDINHA, 2013).

No geral, as práticas de Estados Bandeira agravam problemas comumente associados com o comércio marítimo e ameaçam importantes interesses transnacionais como a segurança nacional, problemas ambientais, movimento imigratórios e de refugiados, e problemas de ordem trabalhista. Além disso, a Bandeira de Conveniência coloca maiores obstáculos para o desenvolvimento de um regime internacional capaz de convencer os vários atores do transporte e comércio marítimo internacional a se adequarem às leis internacionais (SHAUGHNESSY & ELLEN TOBIN, 2005-2006).

### 3 O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL

O Tribunal Penal Internacional (TPI) é uma instituição recente, sendo fundada em 2002. Porém, sua base histórica remonta ao período das Guerras Mundiais, quando se concretizou uma resposta as atrocidades cometidas no conflito.

Até o fim da Segunda Guerra Mundial, segundo Lewandowski (2002), pouco foi feito contra genocídios, assassinatos e outras ofensas graves dos direitos humanos praticados em grande escala por prevalecer uma ideia de que os governantes não são responsáveis pelos seus atos no exercício da soberania estatal.

#### 3.1 Os precedentes históricos do TPI

De acordo com Piovesan (2008), o primeiro tribunal internacional foi estabelecido em 1474, com o objetivo de julgar Peter Von Hagenbach, pelo motivo de ter permitido que seus soldados estupassem e matassem civis, junto com o saque das suas propriedades.

Acrescenta Lewandowski (2002) que obras como *O príncipe* de Maquiavel ganhou forma doutrinária à ideia de inimizabilidade dos governantes. Essa ideia ganhou contornos jurídicos na obra *Os seis livros da República* de Bodin e foi levada ao extremo em *Leviatã* de Hobbes, alimentando a ideia de o poder dos reis serem ilimitados, aperfeiçoada por Bossuet, que acreditava que os governantes eram a representação de Deus na terra. Sendo Bismarck com *Realpolitik* e Richelieu com *raison d'Etat* a sofisticação a teoria, afirmando que qualquer ação tomada pelo governante é justificável se for em nome dos interesses do Estado.

De acordo com Cardoso (2012), a proposta de Gustave Moyné em 1872, um dos fundadores do Comitê Internacional da Cruz Vermelha, visando o estabelecimento de um tribunal permanente para lidar com casos de violação de direitos humanos foi o primeiro esboço de um mecanismo nos moldes do TPI. Este tribunal seria de natureza permanente e seria integrado de forma majoritária por juízes de Estados neutros, sendo importante decorrente ao fato de que, ao longo da história praticamente todos os julgamentos de crime de guerra foram feitos pelos vencedores dos conflitos.

Complementa Piovesan (2008) que apesar da proposta de elaboração de um Estatuto para um Tribunal Penal Internacional, não encontrou muita receptividade na comunidade internacional.

A positivação dessas normas no século XIX, iniciadas em 1864 pela Cruz Vermelha Internacional, de acordo com Perrone-Moisés (2003), foi de vital importância nas Convenções de Genebra de 1949 e seus protocolos de 1977, visando proteger civis no período de conflito armado e estabelecer as condições dos militares feridos e prisioneiros, considerando criminosos de guerra aqueles que desrespeitassem as regras.

Perrone-Moisés (2003) localiza o primeiro antecedente da história do Direito Internacional Penal na positivação, no século XIX, do chamado “*Direito de Guerra*” conhecido nos tempos modernos como “*Direito Internacional Humanitário*”. Sendo iniciada por intermédio das Convenções de Haia, resultado das Conferências de Paz de 1899 e 1907. Determinando que os beligerantes não têm o direito ilimitado de prejudicar o inimigo, de forma que os que violam as leis e costumes de guerra deveriam ser julgados em tribunais nacionais.

Propostas como a de Gustave Moyné e que vieram depois não prosseguiram na época por causar choque entre a soberania dos Estados, baseadas na teoria da inimizabilidade dos governantes e a jurisdição penal internacional. A inexistência de um mecanismo dessa natureza fica evidenciado nos dois períodos pós-guerra mundial, onde foram propostas ou criadas instâncias penais internacionais ad hoc. Afirma Lewandowski (2002) que a destruição sem precedentes causada pela Primeira Guerra Mundial, com a morte de mais de 15 milhões de pessoas, foi o fator que começou a gerar mudanças na tese de inimizabilidade do governante.

Discorre Piovesan (2008) que três momentos se destacam na tentativa de criação de um Tribunal Penal Internacional após a primeira guerra mundial. Sendo esses o Tratado de Sèvres, o Tratado de Versalhes e a Convenção contra o Terrorismo.

O primeiro, Tratado de Sèvres, iniciou-se com a proposta da Comissão para a Responsabilidade dos Autores da Guerra e para a Execução de Penas por Violações a Leis e Costumes de Guerra. Defendendo a criação de um tribunal para julgar os indivíduos do lado derrotado que violaram as leis e costumes da humanidade e da guerra. Buscava o julgamento dos responsáveis pelo massacre de



600 mil armênios, ao qual a Turquia foi responsabilizada. Porém, por oposição americana por não existir lei prevendo tal crime e por violar o princípio de soberania, já que permitiria julgar chefes de Estado, foi substituído pelo Tratado de Lausanne, dando anistia aos oficiais turcos.

A segunda, o Tratado de Versalhes, previa a constituição de um tribunal especial para julgar o imperador Guilherme II junto com soldados alemães acusados de crime de guerra.

A terceira, um projeto de Convenção contra o Terrorismo, em que o protocolo tinha um Estatuto para um Tribunal Criminal Internacional, sob a proteção pela Liga das Nações em 1937. Contudo, sendo ratificado somente pela Índia, o tribunal nunca foi instituído.

Lewandowski (2002) discorre então que, embora não existisse precedente na responsabilização de governantes ou soldados por crimes de guerra, buscou-se no Tratado de Versalhes, trazer o Imperador Guilherme II para julgamento, complementa Perrone-Moisés (2003), em razão de ofensas à moral internacional e à autoridade sagrada dos tratados, porém acabou sendo aceita o pagamento de grandes indenizações aos países vencedores.

Complementa Souza (2004) que nem o tribunal que iria julgar os crimes cometidos pelos cidadãos alemães foi estabelecido, passando para a suprema corte alemã a competência de julga-los. O resultado foi que de 21.000 acusados, somente 13 foram condenados e com a pena máxima sendo de 3 anos.

Sobre essas instancias penais internacionais *ad hoc*, Cardoso (2012) comenta que, a corte especial para processar o Imperador Guilherme II nunca chegou a ser instituída, por recusa da Holanda de extraditá-lo pelo fato de a acusação ser de caráter político e não criminal.

Discorre Souza (2004) que duas considerações podem ser extraídas que influenciaram as experiências subsequentes de jurisdições penais voltadas a direitos humanos, a noção de responsabilidade individual por crimes contra as disposições do Direito Penal Internacional, independente da responsabilidade do Estado ou de outras instituições culpadas pelo conflito e que por mais que se tenha progresso nos princípios e mecanismos para punição de atrocidades, sem o interesse dos países pouco podia ser feito.

Lewandowski (2002) declara que a resistência da comunidade internacional na ultrapassada ideia de irresponsabilidade dos governantes custou de forma muito cara para a humanidade, com o preço pago em vidas humanas na Segunda Guerra Mundial.

Os horrores da guerra, o ineditismo dos campos de concentração e os requintes de crueldade utilizados haviam predisposto a comunidade internacional a não aceitar que os crimes cometidos ficassem sem julgamento. (PERRONE-MOISÉS, 2003, p. 576).

Articula Souza (2004) que a Segunda Guerra trouxe novas violações às garantias fundamentais, que foram postas em prática nesse cenário de “guerra total”. Milhões de pessoas morreram vítimas de atentados contra os direitos humanos denunciados ao longo da guerra, manifestando os aliados a querer levar a julgamento os responsáveis pelas atrocidades. Merecendo destaque as declarações de Saint James em 1942 e de Moscou em 1943, firmada pelos líderes aliados fixando o modelo de julgamento que seria levado a cabo contra os envolvidos naqueles atos.

Discorre Piovesan (2008) que a magnitude de atrocidades cometidas durante a Segunda Guerra, com um foco na descartabilidade dos seres humanos, moveu os aliados a constituírem os tribunais de Nuremberg e Tóquio. Sendo assinado pelas potências vencedoras e a França no acordo de Londres que criou o tribunal de Nuremberg em 8 de agosto de 1945.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, os vencedores deram o primeiro passo para fazer a justiça contra os responsáveis pelo que se considerou como crimes contra a humanidade, assinando a Carta do Tribunal de Nuremberg para julgar os responsáveis pelas atrocidades do conflito. De acordo com a carta, foram realizadas condutas que já eram consideradas ilícitas de acordo com o direito internacional anterior ao conflito, afirma Cardoso (2012), sendo formado pelas seguintes categorias:

1. Os crimes contra a paz diziam respeito essencialmente aos atos de planejar, preparar, desencadear ou executar uma guerra de agressão (eram o que passou a se denominar crime de agressão). Tinham como precedente o crime pelo qual o Kaiser havia sido denunciado no Tratado de Versalhes, e fundamentaram-se, em particular, no Pacto Briand-Kellogg de 1928 para a Renúncia da Guerra. Este último instrumento, de iniciativa franco-americana, condenava o recurso à guerra como meio de solucionar controvérsias internacionais.

2. Os crimes de guerra compreendiam as violações das leis e dos costumes de guerra, como, por exemplo, o assassinato de populações civis; os maus-tratos aos prisioneiros de guerra, a pilhagem de bens; a destruição indiscriminada das cidades, a devastação que transcendia os objetivos militares. Até 1945, esses crimes não haviam sido tipificados, embora já houvesse instrumentos que estabeleciam as normas da guerra, como a Convenção de Haia sobre a condução das hostilidades (1907) e a Convenção de Genebra relativa ao tratamento de prisioneiros de guerra (1929).

3. Foram definidos, ademais, os crimes contra a humanidade, que abrangiam o assassinato, o extermínio, a redução à escravidão, a deportação e outros atos desumanos cometidos contra qualquer população civil, antes ou durante a guerra; ou perseguições por razões políticas, raciais e religiosas. Em Nuremberg, os crimes contra a humanidade, tal como formulados, estavam estreitamente associados à guerra. O crime de genocídio, por sua vez, que viria a ser consagrado no final dos anos 1940, não foi contemplado em Nuremberg. ( CARDOSO, 2012, p. 21)

Acrescenta Souza (2004) o crime de conspiração, sendo esse definido pela participação na elaboração e execução de um plano para os crimes citados acima. Marca o Tribunal de Nuremberg e Tóquio como a primeira vez em que se tipificava crimes contra a humanidade.

Em Nuremberg e Tóquio, os réus foram julgados por crimes de guerra, crimes contra a paz e crimes contra a Humanidade, estes últimos, pela primeira vez definidos em Nuremberg. Alvo de muitas críticas, tendo em vista a inexistência prévia de tipificação, uma exigência básica do Direito Penal, a concepção dos crimes contra a humanidade. (PERRONE-MOISÉS, 2003, p. 576).

Lewandowski (2002) observa que os dirigentes políticos e militares das potências derrotadas recusaram as acusações no pretexto de que seguiam ordens ou que praticavam atos de soberania e que as medidas foram tomadas por necessidade militar, mostrando claro emprego da ideia de inimputabilidade.

Porém, Cardoso (2012) acrescenta que, a Carta de Nuremberg aplicava a noção de responsabilidade individual, reforçando o entendimento de que o Direito Internacional poderia atribuir a titularidade de direitos e deveres não só do Estado, mas também dos indivíduos. Entretanto, existiam pontos falhos no Tribunal de Nuremberg, como o fato dos promotores pertencerem as potências vencedoras e não a países neutros, só se planejar julgar os criminosos dos países perdedores e o fato dos delitos presentes na Carta terem suas penas sido estipulados após os atos serem realizados.

Reforça Piovesan (2008) a recusa dos tribunais de condenar soldados americanos e ingleses por crimes de guerra, mesmo quando as provas se assemelhavam as provas colhidas para soldados não aliados. Ambos foram alvos de críticas por serem tribunais dos vencedores, especialmente após ser desconsiderado os bombardeios de Hiroshima e Nagasaki na análise de crimes realizados durante a guerra, contudo, a composição do Tribunal de Tóquio era mais distribuída geograficamente, aproximando mais de uma imparcialidade nesse aspecto.

Discorre Perrone-Moisés (2003) que direito internacional penal, seguindo a tradição de Nuremberg, se qualifica como sendo um direito de proteger a paz e a dignidade humana, regulando atos que violam a ordem internacional por meio de infrações contra o direito internacional, podendo ser subdividido os crimes regulados pelo direito internacional penal em dois tipos, o direito internacional penal, categoria que inclui crimes de paz, de guerra, crimes contra a humanidade e o crime de genocídio. E o direito internacional interestatal, categorizando crimes de narcotráfico, terrorismo e lavagem de dinheiro. Sendo a diferença do interestatal do penal o fato de no interestatal os crimes estarem sujeitos à jurisdição interna e não de um tribunal internacional.

Complementa Perrone-Moisés (2003) que no Direito Internacional Penal, além de se proibir certos atos, impõe-se uma sanção e pode levar a processo por um Tribunal Internacional, enquanto que no interestatal o ato pode ser descrito e proibido pelo Direito Internacional, mas o processo será conduzido e sanções serão impostas pelo Direito interno do Estado envolvido.

Perrone-Moisés (2003) expõe que, com as críticas formuladas às normas criadas em Nuremberg de Direito Internacional Penal, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas confirmaria as definições e princípios reconhecidos no tribunal, por meio de estatutos e sentenças, como princípios do Direito Internacional, dando início a um regime específico e distinto que passaria a ser o Direito Internacional Penal.

Essas discussões para a negociação de um tribunal penal internacional retornariam em 1961, no julgamento do criminoso de guerra Adolf Eichmann, responsável pela deportação de pessoas para campos de concentração e extermínio, sendo levado para Israel para julgamento. (PERRONE-MOISÉS, 2003)

Independente das críticas a serem feitas, a Carta de Nuremberg foi considerada o início do Direito Internacional Penal. Porém, a ideia de uma corte internacional permanente não chegou a amadurecer, não existindo progresso durante a Guerra Fria, acrescenta Cardoso (2012).

Complementa Lewandoski (2002) que apesar da Carta de Nuremberg tenha sido eficiente, não intimidou de forma que outras atrocidades deixassem de acontecer ao longo da guerra fria, sendo alterado somente com a intervenção por parte da comunidade internacional no conflito de etnias na antiga Iugoslávia.

“...O cenário internacional, marcado pela eclosão da “Guerra Fria”, com a divisão do mundo em dois blocos ideológicos antagônicos, impediu o prosseguimento desse trabalho, uma vez que qualquer tentativa de limitação da soberania estatal em razão de atos violadores dos direitos elementares da pessoa humana era vista com desconfiança, sendo objeto de “veto” por parte de um dos integrantes do Conselho de Segurança da ONU com poderes para tanto. Durante esse período, ocorreram tantos outros crimes contra a humanidade, como, v.g., a morte de milhões de pessoas nos conflitos do Camboja, do Vietnã e países vizinhos; os expurgos da China comunista; os ataques contra populações civis por ocasião da libertação das ex-colônias africanas; o uso de armas químicas na guerra entre Irã e o Iraque; o terrorismo no Oriente Médio; as perseguições, mortes e desaparecimento de milhares de indivíduos pelas ditaduras latino-americanas; a política do *apartheid* dos governantes da África do Sul; tudo à revelia de um efetivo julgamento de seus principais responsáveis, que, o mais das vezes, sofriam condenações simbólicas por tribunais “fantoques” ou os dissabores de um exílio impune após a saída do poder, como ocorreu, p. ex., com Jean Bedel Bokassa e Idi Amim Dada.” (SOUZA, 2004, p. 15)

A primeira versão do Estatuto do Tribunal Internacional foi apresentada por um Comitê estabelecido pela Comissão de Direito Internacional (*International Law Commission* - ILC) foi revisada e aprovada em 1953, porém permaneceu suspenso até 1989, agrega Piovesan (2008).

### 3.2 Os precedentes recentes ao TPI

Em 1989, com iniciativa de Trinidad e Tobago, comenta Cardoso (2012), no contexto de combate ao tráfico de drogas e crimes transnacionais, a Assembleia Geral das Nações Unidas solicitou à Comissão do Direito Internacional a possibilidade do estabelecimento de um tribunal penal internacional, pretendendo a inclusão do crime de narcotráfico no tribunal, trazendo a questão abordada por Perrone-Moisés (2003) da necessidade de se submeter crimes de terrorismo e narcotráfico considerados muito graves a um tribunal penal internacional.

Com o fim da Guerra Fria, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) passou a ser mais ativo e com a democratização de diversos países e gerou um fortalecimento no tema da institucionalização de mecanismos internacionais de proteção aos direitos humanos na agenda internacional.

Adiciona Perrone-Moisés (2003) que a década de 90 marca um momento fundamental para o Direito Internacional Penal, assim como foi a fase pós-Segunda Guerra, conhecido como Direito de Nuremberg.

Comenta Cardoso (2012) que, com a fragmentação da Iugoslávia na década de 90 e a conseqüente hostilidade entre os grupos étnicos, principalmente na Bósnia, a ocorrência de violações graves do direito internacional humanitário, crimes de genocídio e contra a humanidade fez com que os países do ocidente buscassem uma solução inspirada em Nuremberg.

Porém, adaptada a realidade do período, o estabelecimento de um mecanismo internacional para julgar crimes de guerra e casos semelhantes pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas, o Tribunal Penal Internacional para a Antiga Iugoslávia (TPII). Esse tribunal continua em atuação, com sua sede sendo em Haia, produzindo Jurisprudência fundamental para o Direito Internacional Penal.

Em 1994, o genocídio realizado em Ruanda, responsável pela morte de 800 mil pessoas na guerra civil em que o país se encontrava. Incapaz de evitar o genocídio, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) adotou uma solução análoga ao que foi imposto na antiga Iugoslávia, criando o Tribunal Penal Internacional para Ruanda (TPIR) com sede em Arusha, na Tanzânia, com competência para julgar os crimes de genocídio e violações ao Direito Internacional Humanitário.

Esses tribunais seriam encarregados de processar e julgar os responsáveis por genocídio e outras violações de Direito Internacional Humanitário cometidos nos respectivos países e nos países vizinhos.

Acrescenta Cardoso (2012) que dois fatores marcaram o processo decisório: A pressão da opinião pública sobre os Governos, que se viram na contingência de mostrar às suas sociedades que estavam agindo diante das atrocidades e das dificuldades na tomada de medidas concretas para evitar as matanças e o imperativo de evitar que esses episódios afetassem a imagem da ONU, que precisava ser vista como entidade atuante, diligente e capaz de superar o imobilismo dos seus membros.

Expõe Lewandowski (2002) que a atuação das Cortes criou um precedente importante para a jurisdição internacional, o julgamento de indivíduos responsáveis por crimes contra a humanidade realizados em conflitos internos, que até então não se enquadravam na legislação penal internacional.

Apesar de ser justificável na urgência de se responder aos acontecimentos na Iugoslávia e Ruanda, Cardoso (2012) pronuncia que, existia uma sólida percepção na Assembleia Geral das Nações Unidas que não se desejava utilizar esses tribunais como precedente para situações futuras. A jurisdição internacional era algo novo com o qual os Estados estavam lidando, mas faltava demarcar seus fundamentos, construindo consensos que aplicassem regras que valessem sobre todos e que existissem previamente a prática dos atos, buscando formas de aplicação geral e uniforme.

Os tribunais de TPII e TPIR serviram de exemplo para demonstrar como as Nações Unidas reagiriam aos crimes cometidos contra a humanidade e serviram para preencher uma falta institucional até o estabelecimento de um tribunal penal com bases permanentes, que seria o Tribunal Penal Internacional.

Lewandowski (2002) observa que esse tribunal evitaria a seletividade dos tribunais *ad hoc*, que dependem da decisão do Conselho de Segurança das Nações Unidas, a qual é vulnerável pelo poder de veto de cinco potências mundiais. Sendo exemplo de onde essa seletividade ocorreu, na investigação e punição dos massacres no Camboja, durante os anos 70.

O projeto do Estatuto para uma Corte Permanente Internacional, elaborado pela Comissão de Direito Internacional da ONU, que começou em 1989 com a iniciativa de Trinidad e Tobago, foi apresentado na 49ª Assembleia Geral das

Nações Unidas. Cria-se um Comitê para elaboração de o que seria a futura Convenção de Roma, aprovada em 1998, estabelecendo uma jurisdição permanente para julgar crimes contra humanidade, contra a paz, crimes de genocídio e de guerra.

Ainda em 1998, observa PERRONE-MOISÉS (2003), um marco importante para o Direito Internacional Penal foi a primeira condenação internacional pelo crime de genocídio do Tribunal Internacional para Ruanda. Sendo o condenado, o ex-prefeito ruandês Jean-Paul Akayesu, considerado culpado pelo seu papel no massacre de quinhentas mil pessoas da etnia tutsi durante a guerra.

Lembra Perrone-Moisés (2003) que ainda em 1998, ocorreu outro evento marcante para o Direito Internacional Penal, a decisão da Câmara dos Lordes Britânica de considerar que o General Pinochet, acusado de crimes contra a humanidade pelos atos de tortura e desaparecimento forçado, não gozaria de imunidade, por não se enquadrar com as funções de um chefe de Estado, que deveria proteger a integridade física dos cidadãos e estrangeiros no seu território.

Porém, o pedido de extradição da Espanha, que possui lei interna que prevê sua competência para julgar crimes internacionais praticados por espanhóis ou estrangeiros, mesmo fora do seu território nacional não se concretizou, devido as condições de saúde do ex-ditador.

Em 2001, foi entregue pela primeira vez na história um chefe de Estado para ser julgado por um Tribunal Internacional, Slobodan Milosevic, o ex-presidente da Iugoslávia, para responder pelos crimes contra a humanidade. Agrega a isso segundo Perrone-Moisés (2003) o fato de em agosto do mesmo ano ser condenado o general servo-bósnio Radislav Krstic a 46 anos de prisão pelo genocídio de oito mil muçumanos na Bósnia em 1995, sendo o maior genocídio documentado na Europa desde o Holocausto na Segunda Guerra Mundial.

Também em 2001, insere Perrone-Moisés (2003), foram criados Tribunais Nacionais Internacionalizados no Timor Leste e no Camboja, numa parceria entre a ONU e os países envolvidos, para dotar os tribunais de condições para julgar os crimes internacionais cometidos nesses países.

Conclui Perrone-Moisés (2003) que em 2002 entra em vigor o Estatuto de Roma do Tribunal Penal Internacional, e as discussões a respeito de punir crimes de guerra e contra a humanidade se tornou um dos assuntos mais importantes da comunidade internacional.



### 3.3 O TPI e suas características

Segundo Pires (2011), o Tribunal Penal Internacional (TPI) foi criado como sujeito de direito encarregado do julgamento de pessoas ou instituições que cometam crimes graves, lesando as normas da comunidade internacional.

Dentro do processo de universalização dos direitos humanos, o TPI se apresenta como a primeira instância internacional permanente de garantia dos direitos fundamentais da pessoa humana. Foi criado para garantir a efetivação dos direitos humanos, que eclodiram com maior amplitude no mundo pós-guerra, punindo os indivíduos que praticam os crimes mais graves, em desrespeito a esses direitos. (PIRES, 2011)

Nesse sentido, o TPI goza de enorme relevância na esfera das relações internacionais, pois, segundo Pires (2011), a questão principal com relação aos direitos humanos não é simplesmente justificar a necessidade, mas sim protegê-los, veementemente.

Somente depois da Declaração Universal é que podemos ter a certeza histórica de que a humanidade – toda a humanidade – partilha alguns valores comuns; e podemos, finalmente, crer na universalidade dos valores, no único sentido em que tal crença é historicamente legítima, ou seja, no sentido em que universal significa não algo dado objetivamente, mas algo subjetivamente acolhido pelo universo dos homens. (PIRES, 2011)

Lewandowski (2002) expressa que o Tribunal Penal Internacional (TPI) é uma corte de caráter e jurisdição internacional e permanente, diferente de suas antecessoras, e que assume o papel de julgar os indivíduos acusados dos mais graves crimes cometidos contra a humanidade e contra a paz. Dessa forma o TPI tem jurisdição quanto a pessoas físicas apenas, ou seja, não julgará sociedades, organizações internacionais ou Estados. Sua jurisdição abrange principalmente crimes considerados Internacionais como os chamados crimes de guerra, o genocídio e os crimes de agressão.

Nesse sentido é possível extrair que sua competência material está intimamente atrelada a questões que ofendam, em maior ou menor grau, aos direitos humanos, crimes tão graves e repugnantes que segundo Thevenard (2019) seriam “reprováveis por quaisquer povos e civilizações mundiais”.

Até a realização da Conferência de Roma, declara Cardoso (2012) que haviam propostas de inclusão de outros crimes na lista de atribuições do Tribunal, no entanto, permaneceu a tendência de limitar sua jurisdição material às referidas categorias, denominadas *core crimes*. De toda forma, foi necessário definir categorias e tipificar os delitos, com base em tratados e demais fontes do Direito Internacional. Ao Estatuto de Roma incorporou-se então uma espécie de “Código Penal Internacional”.

A definição de genocídio constante no Estatuto de Roma é estendida para crimes contra a humanidade e aos crimes de guerra ao longo das negociações, logo, não existe diferença entre as categorias de crime para justificar a ação do Tribunal.

Com crimes contra a humanidade, o foco da definição foi evitar situações em que, pela ausência de gravidade, não fosse necessário o exame do TPI. O Estatuto de Roma enumera como crimes contra a humanidade o homicídio, extermínio, escravização, deportação, ou transferência forçada de população, aprisionamento, tortura, estupro e formas graves de violência sexual, perseguição, desaparecimento forçado de pessoas e crime de *apartheid*. (CARDOSO, 2012)

O Estatuto de Roma define que crimes contra a humanidade podem ser reconhecidos independente do conflito armado ser internacional ou não, e mesmo em tempos de paz. Os elementos em comum dos crimes previstos no Estatuto criam o perfil de atuação do Tribunal, definem seu objetivo e sua área de atuação. Cardoso (2012) discorre então que existe uma tendência dos crimes julgados no Tribunal Penal Internacional estarem conectados com atos de beligerância ou de violência política. O Tribunal foi formado para cuidar de casos de violação gravíssima e sistemática dos direitos humanos e direito humanitário.

O Tribunal Penal Internacional (TPI) tem como base, de acordo com Thevenard (2019), três características principais. Em primeiro lugar é um órgão de caráter permanente. Ao contrário dos tribunais criados em Nuremberg ou para a antiga Iugoslávia, o TPI não é um tribunal *ad hoc*, e sim uma corte de caráter permanente que só julgará crimes ocorridos após a sua criação, ou seja, após 2002. A permanência do Tribunal garante ainda, a segurança internacional frente aos eventuais conflitos que possam ocorrer e é uma característica que solucionou o problema de se constituir uma instância judicial *post factum*.

A segunda característica a se destacar, discorre Santos (2013), seria a sua independência de qualquer organização internacional. Diferentemente da Corte

Internacional de Justiça, o TPI não é um órgão subordinado à ONU. Isso faz com que ele possua uma personalidade jurídica própria, formada pelo propósito de seus Estados membros diferenciando-o ainda dos Tribunais criados para a antiga Iugoslávia e para Ruanda, formados pelo Conselho de Segurança Nacional da ONU e, portanto, a ela subordinados.

Nesse sentido, inteira Santos (2013), que é importante frisar que a sua independência é de fundamental relevo para evitar qualquer relação de subordinação ou de dominação da entidade por determinados entes ou grupos potencias que possuem demasiada influência no cenário internacional. A terceira característica do TPI refere-se ao conceito de complementariedade, conceito tão importante que foi incluído no primeiro artigo do Estatuto de Roma.

Apesar de sua independência com relação à ONU, esse fator não exclui a existência de uma relação entre as duas instituições internacionais. O artigo 2º do Estatuto de Roma aborda essa relação por meio de um tratado, enquanto que o artigo 13º do Estatuto permite que o Conselho de Segurança da ONU denuncie ao procurador do TPI a prática de crimes contra o tratado. Além disso, o Conselho da ONU tem a capacidade de suspender uma investigação ou processo em curso no TPI, por mais de 1 ano, com possibilidades de inúmeras prorrogações, articula Santos (2013).

O Estatuto de Roma caracteriza o Tribunal Penal Internacional como uma entidade complementar às jurisdições penais nacionais cujas premissas seriam o princípio da complementariedade e o respeito à soberania dos Estados. Sua estrutura, como explicado por Cardoso (2012), é oposta ao modelo adotado pelo Tribunal *ad hoc* para a antiga Iugoslávia, em que o órgão possuía soberania sobre os tribunais nacionais.

De acordo com Lewandowski (2002) a atuação do Tribunal Penal Internacional baseia-se em princípios fundamentais, dentre os quais, se destaca o da complementariedade. De acordo com o mesmo, a Corte atuará em caráter adicional ao Estado, subsidiariamente, agindo sobretudo em decorrência da “falência das instituições nacionais”.

No entanto, esse princípio apresenta exceções, de forma que o mesmo não se aplica nos casos em que os procedimentos nacionais estiverem indisponíveis ou forem ineficazes. Compreende-se por ineficácia o colapso total, parcial ou a indisponibilidade do Tribunal Interno, que não estaria em condições de fazer

comparecer o acusado, reunir meios de prova ou concluir o processo, expõe Piovesan (2008). Ainda de acordo com a autora, em casos em que o julgamento não siga as regras do artigo 20 inciso 3 do Estatuto ou quando o caso não possua gravidade suficiente, o princípio da complementariedade também não é adotado.

As regras do artigo 20 inciso 3 referem-se, principalmente, à hipótese de proteção do acusado por parte do Estado ou imparcialidade no processo. Tal situação, observa Cardoso (2012), seria caracterizada pela decisão nacional de eximir alguém de suas responsabilidades, pela demora injustificada nos processos nacionais incompatível com a intenção de submeter alguém a ação da justiça ou ainda pela falta de independência ou imparcialidade do órgão nacional. Sendo assim, dever-se-á afastar a jurisdição do Estado, mesmo quando existir julgamento prévio.

Ao citar Gilberto Saboia, Cardoso (2012) coloca o princípio da complementariedade como um dos elementos mais importantes do Estatuto. Onde ele assegura que o Tribunal Penal Internacional exerça seu papel sem interferir indevidamente nos sistemas judiciais nacionais. Nesse sentido, o TPI dá uma importante contribuição, estimulando os Estados a dotar seus sistemas judiciais de ferramentas que possibilitem a ação da justiça de forma eficaz, nos casos previstos no Estatuto.

Piovesan (2008) atribui ao Estado a responsabilidade primária e o dever de exercer sua jurisdição penal contra os responsáveis por crimes internacionais. Dessa forma, o Estatuto busca equacionar a garantia do direito à justiça, o fim da impunidade e a soberania do Estado, à luz dos princípios da complementariedade e da cooperação.

Segundo Cardoso (2012), a cooperação é um elemento decisivo, uma vez que o Tribunal Penal Internacional não dispõe de poder de polícia próprio. Sua autoridade é atrelada ao compromisso assumido pelos Estados membros de assumirem medidas para que os indivíduos indiciados, que se encontrem em território nacional, sejam entregues e julgados.

Todavia, ainda que o princípio da soberania estatal se mostre elemento norteador da corte penal, discorre Mendonça (2012) que é inegável que esta necessita da cooperação dos Estados para atingir seu fim maior. Isto porque o TPI não possui polícia ou exércitos próprios, dependendo então destas instituições nacionais para investigar, processar e julgar seus réus de forma eficiente e justa.

De acordo com Cardoso (2012) o entendimento do princípio da complementariedade e o resguardo trazido por ele à primazia dos Estados e suas instituições, contribuíram de forma decisiva para o estabelecimento do Tribunal Penal Internacional. O Tribunal teria acolhido uma imagem de excepcionalidade em que agiria como um órgão de último recurso nas hipóteses que os Estados-membros não pudessem ou quisessem atuar.

Outro princípio, expressa Lewandowski (2002), é o da universalidade, no qual os Estados-membros estão inteiramente sob a jurisdição da Corte, e não podem subtrair de sua apreciação determinadas situações. O Estatuto contempla ainda o princípio da responsabilidade penal individual, segundo o qual indivíduo responde individualmente por seus atos, sem prejuízo da responsabilidade do Estado. Já o princípio da irrelevância da função oficial, por sua vez, permite que chefes de Estado e outras autoridades sejam responsabilizados, sem qualquer privilégio ou imunidade.

O princípio da responsabilidade de comandantes e outros superiores, exige que todos os chefes militares, mesmo que não presentes no local do crime, empenhem todos os seus esforços em evitá-los. O princípio da imprescritibilidade, implica que jamais será extinta a punibilidade da ação criminosa cometida, embora não seja possível o julgamento de delitos praticados anteriormente à aplicação do Tratado.

Com relação ao processo de adesão do Estado parte, Santos (2013) apresenta, o Estatuto estabelece que essa é uma condição prévia ao exercício da jurisdição. Dessa forma o TPI necessita da adesão do Estado em cujo território ocorreu o crime de sua competência, ou do Estado de naturalidade dessa pessoa a quem é imputado o crime. Mais especificamente é preciso que o Estado seja parte do Estatuto ou "aceite formalmente a jurisdição do Tribunal".

#### 4 A JURISDIÇÃO NO COMBATE A PIRATARIA

Uma questão enfrentada pelos estados e organizações internacionais que conduzem patrulhas navais antipirataria na Somália, é o que fazer com os suspeitos capturados. De fato, existem apenas três opções. O Estado de Bandeira do navio de guerra que realizou a captura, pode então processar os próprios piratas, encontrar outro estado na região disposto a fazê-lo ou soltar os suspeitos com comida e combustível suficientes para chegar à praia.

O exercício aparentemente frequente da terceira opção atrai preocupação internacional e condenação da mídia. A questão principal parece ser que poucos suspeitos de pirataria estão enfrentando a justiça, quando mais destes deveriam estar sendo julgados (ONU, 2011).

Como explica Kontorovich (2009), o que fazer com os piratas se tornou a questão legal central da atual campanha antipirataria. Enquanto a UNCLOS permite que qualquer estado processe piratas capturados em alto mar, e as resoluções da CSNU esperam que os estados cooperem ao determinar a jurisdição sobre os piratas capturados em águas domésticas, muitos estados não se mostraram dispostos a processá-los. Essa falta de vontade geral entre os membros da coalizão naval pode ser atribuída à falta de capital político e a leis de pirataria desatualizadas e ineficazes.

Estima-se que existam apenas 1.400 a 2.000 piratas somalis. Assim, seria de se esperar que encarcerar, 500 deles, teria algum efeito significativo. Porém, desde 2008, mais de 1.000 suspeitos foram enviados a pelo menos 20 jurisdições nacionais (KRASKA e WILSON, 2009).

No entanto, mantem-se um suprimento aparentemente inesgotável de voluntários dispostos a participar deste tipo de atividade. Dadas as áreas de patrulha e o número de navios de guerra envolvidos, há um risco relativamente baixo de captura. No entanto, devemos ser realistas: como discutido, o objetivo das patrulhas navais antipirataria não é o fim da atividade em si. Isso só pode ser alcançado em terra. De fato, em recentes relatórios e resoluções das Nações Unidas, houve uma ênfase renovada na ideia de que a solução para a pirataria somaliana no mar é o desenvolvimento e o fortalecimento institucional e de segurança em terra (ONU, 2011).

Por fim, qualquer mecanismo judicial para processar a pirataria pode ser apenas componente de um programa maior de combate à mesma. A única maneira verdadeiramente eficaz de reprimir a maioria das atividades criminosas em alto mar é por meio de aplicação da lei em terra, para a qual as operações de interdição marítima sempre serão um complemento necessário.

#### **4.1 Direito internacional e suas limitações**

A UNCLOS estabelece o quadro jurídico aplicável às operações de combate à pirataria no alto mar. Nos termos da UNCLOS, a pirataria é:(i) um ato ilegal de violência, detenção ou depredação;(ii) em alto mar;(iii) comprometidos para fins privados;(iv) por uma embarcação privada contra outra embarcação.

Como observado, a definição de pirataria contém várias limitações. Em primeiro lugar, a pirataria só pode ocorrer em alto mar; os mesmos atos em águas territoriais são denominados "assalto à mão armada no mar" e estão sob a jurisdição do Estado costeiro. Isso significa que para navios estrangeiros poderem tomar medidas coercivas contra a pirataria, é necessário que o navio pirata se encontre em alto mar. Teoricamente, os piratas podem escapar das patrulhas recuando para as águas territoriais.

Uma série de resoluções do Conselho de Segurança da ONU autoriza operações no território terrestre, marítimo e aéreo da Somália, onde foi obtido o consentimento do Governo Federal de Transição. No entanto, poucos Estados terão uma lei nacional que permita a acusação de crimes cometidos no território marítimo de um estado estrangeiro.

Embora jurisdição universal signifique que todo estado deva processar um pirata, ele pode apenas fazê-lo sob sua própria lei nacional. Ao contrário de outros crimes internacionais, a lei da pirataria não obriga estados a ter uma lei nacional adequada para conduzir tais processos.

A dificuldade em processar piratas não é, portanto, de jurisdição, mas de legislação e de cooperação entre os sistemas jurídicos nacionais. Uma dificuldade particular, apesar da existência de jurisdição universal, é o fracasso de muitos Estados em implementá-la adequadamente, de forma que permita a acusação de piratas, independente do crime ocorrido ter ligação com o Estado.

## 4.2 As deficiências do direito interno

O julgamento nos tribunais do estado de apreensão é o preferido pela UNCLOS, afirma Kontorovich (2009). Na prática, porém, essa abordagem não foi muito utilizada. Primeiro, como explicado anteriormente, a acusação de piratas por um estado apreensivo nem sempre é praticável, a coleta de evidências é difícil, a transferência de piratas para os tribunais do estado de apreensão pode ser complicada devido à distância e assumir a responsabilidade de encarcerar os piratas é caro. Além disso, em um nível político, os membros da coalizão naval podem assumir a posição de que contribuíram suficientemente para as medidas antipirataria, policiando o alto mar. Em dezembro de 2008, o Secretário de Estado dos Estados Unidos, Condoleezza Rice observou que os esforços antipirataria estavam sendo prejudicados pela falta de vontade política e coordenação no processo de pirataria, com esse problema continuando em 2009 (CSNU, 2008).

A falta de vontade política é agravada por estruturas legais domésticas inadequadas para implementar o direito de jurisdição universal conferido pela UNCLOS. Além disso, há uma falta de uniformidade quanto à sentença. O Japão apenas decretou legislação antipirataria em 19 de junho de 2009, antes disso, apesar de estar comprometido com medidas antipirataria no sudeste da Ásia, o Japão não possuía nenhuma lei nacional que governasse e definisse pirataria (ASO, 2009). A necessidade de modernizar as leis domésticas de pirataria, de acordo com a UNCLOS, foi reconhecida pelo CSNU: 'a falta de capacidade, legislação doméstica e clareza sobre como descartar os piratas após sua captura impediram uma ação internacional mais robusta contra os piratas na costa da Somália e, em alguns casos, levou à libertação de piratas sem enfrentar a justiça.'

As deficiências do direito interno nessa área são sistêmicas demais para serem tratadas em qualquer prazo significativo, sendo compreensível que a coalizão naval esteja procurando alternativas. No entanto, a atual dependência do Quênia como tribunal de escolha para processos de pirataria é seriamente minada pelos registros de direitos humanos no Quênia.



### 4.3 O Tribunal Penal Internacional no combate à pirataria

A pirataria foi o primeiro crime internacional reconhecido, em que os piratas foram considerados *hostis humani generis* estando sujeitos à jurisdição universal. Apesar disso e da pirataria ter sido proposta, inicialmente, como crime a ser incluído na jurisdição do Tribunal Penal Internacional, esta foi excluída do Estatuto de Roma. O raciocínio por trás disso inclui o fato de que a pirataria é um crime para ganho pessoal, cometido por atores não estatais. Porém, esse raciocínio falhou em reconhecer que outros crimes sob o Estatuto de Roma também podem ser cometidos para ganho pessoal e por atores não estatais.

Como apresentado no capítulo anterior, o artigo 5 do Estatuto de Roma tipifica os crimes de: Genocídio, crimes contra a humanidade, crimes de guerra e crimes de agressão. Para que o TPI possa aplicar sua jurisdição sobre esses indivíduos praticantes de pirataria é necessário que os crimes cometidos por eles sejam classificáveis dentro do artigo 5 do Estatuto de Roma. Sendo o mais compatível a definição de crimes contra a humanidade, por incluir entre seus atos a “prisão ou outra forma de privação da liberdade física grave, em violação das normas fundamentais de direito internacional”. Com isso, casos de pirataria que resultassem no sequestro da tripulação se tornariam indivíduos praticantes de crimes contra a humanidade pelo aprisionamento dos tripulantes.

Com o ressurgimento da pirataria nos últimos anos, praticantes e estudiosos examinaram as possíveis opções para o julgamento de piratas que operam em águas internacionais. Uma série de opções foi proposta por estudiosos e por órgãos da ONU, isso inclui: (i) O aprimoramento da capacidade regional de julgar piratas, (ii) a criação de um novo tribunal somali no território de um terceiro estado, (iii) a criação de uma câmara especial nos tribunais de um estado localizado regionalmente, (iv) a adoção de um tribunal regional e (v) o estabelecimento de um tribunal internacional.

O TPI dificilmente foi considerado uma opção e, quando o fez, foi tomado como inviável, sem a devida ponderação ou explicação de como tal conclusão foi alcançada. Uma área logística em que o TPI poderia ter dificuldades, se for realizar o processamento da pirataria, são os recursos. De fato, o orçamento do TPI é limitado, o Tribunal tem escassez de pessoal e sua equipe trabalha em excesso. O

número de funcionários do Tribunal manteve-se aproximadamente consistente desde 2009, assim como o orçamento (TPI, 2012).

No entanto, como solução para isso, o financiamento que, de outra forma, seria investido no estabelecimento de um novo tribunal, pode ser fornecido ao TPI. Este é o método mais eficiente de emprego dos recursos, ao invés de gastar quantias excessivas de dinheiro no estabelecimento de uma nova câmara ou tribunal, é necessário concentrar os gastos em um órgão existente que possa realizar o mesmo trabalho.

Além disso, os aspectos práticos da alteração do Estatuto de Roma são administráveis. Nos termos do artigo 121 do Estatuto de Roma, uma alteração pode ser submetida a qualquer momento por qualquer Estado signatário: “Depois de decorridos sete anos da entrada em vigor deste Estatuto, qualquer Estado Parte poderá propor emendas ao mesmo. O texto de qualquer emenda proposta será submetido ao Secretário-Geral das Nações Unidas, que o distribuirá prontamente a todos os Estados Partes” (TPI, 1998).

Também deve ser apontado, como abordado no capítulo anterior, que o TPI é considerado um tribunal de último recurso, ou seja, os tribunais nacionais têm prioridade e somente quando não puderem ou não quiserem investigar e processar, o TPI terá jurisdição. Dessa forma, a aplicação do TPI se limitaria para casos em que os países não possuíssem legislação adequada para processar esses indivíduos, transferindo para o TPI com o objetivo de dar continuidade ao processo jurídico ou em casos no qual os tribunais estivessem sobrecarregados.

Se um crime for cometido, por exemplo, por um pirata somali ou indonésio em águas internacionais, como o TPI pode obter jurisdição sobre ele? Nem a Somália nem a Indonésia fazem parte do Estatuto de Roma. O Estatuto de Roma se aplica somente no território dos Estados signatários, e não em águas internacionais. Para isso existem três soluções:

A primeira solução é, considerar a nacionalidade da bandeira do navio. Se o navio atacado for sinalizado com a bandeira de nacionalidade de um Estado membro do Estatuto de Roma, poderá ser alegado que o Estado tem jurisdição, pois os navios estão sujeitos a autoridade do estado cuja bandeira eles erguem (UNCLOS, 2000).

A segunda solução é que os Estados signatários apliquem o princípio da jurisdição passiva da personalidade, ou seja, um Estado signatário do Estatuto de

Roma poderia reivindicar sua jurisdição sobre uma pessoa por cometer um crime contra um de seus próprios nacionais e, com isso, encaminhar o caso ao TPI (BROWNLIE, 2012).

A terceira e última solução é que o Conselho de Segurança encaminhe a situação da pirataria para o TPI. Nos termos do artigo 13 (b), o Tribunal poderá exercer jurisdição sobre os crimes cometidos em uma situação encaminhada ao Ministério Público pelo Conselho de Segurança, agindo sob o capítulo VII da Carta das Nações Unidas. Isso permite que o Conselho de Segurança encaminhe ao Tribunal os crimes que não foram necessariamente cometidos pelo Estado Parte nacionais ou no território de um Estado Parte no Estatuto de Roma. O Conselho de Segurança já o fez pelas situações em Darfur, Sudão e Líbia (TPI, 2005; 2011).

#### **4.4 Os obstáculos para a mudança**

As principais vantagens oferecidas pelo TPI são sua permanência e sua óbvia experiência na aplicação do direito penal internacional. Atualmente, o TPI tem jurisdição para julgar indivíduos acusados de “os crimes mais graves de interesse internacional”. Embora a pirataria, com base em sua história e atual expansão, possa ser considerada um crime grave de interesse internacional, a jurisdição do TPI sob o Artigo 5 refere-se a processar indivíduos por genocídio, crimes contra a humanidade e crimes de guerra. O estatuto que rege o TPI exigiria emendas para permitir a acusação de piratas, porém, é duvidoso que os Estados que fazem parte do Estatuto de Roma, muitos dos quais envolvidos na coalizão naval, considerassem a emenda do Estatuto como uma opção mais preferível.

Em primeiro lugar, o TPI foi projetado para lidar com a acusação dos autores dos piores crimes, e não com qualquer ofensa de natureza internacional. Isso é evidenciado pela exclusão de delitos como o narcotráfico, baseado no fato de já existir legislação internacional para esse delito (SCHABAS, 2017). Em segundo lugar, os EUA, a principal potência da coalizão naval no combate à pirataria na Somália, não faz parte do Estatuto de Roma e, portanto, não reconhecem a jurisdição da Corte (CMF, 2009). A lógica de usar um tribunal especializado para garantir a consistência da aplicação das leis de pirataria e processos uniformes de acusação seria fundamentalmente comprometida se os principais membros da coalizão não transmitissem piratas detidos para esse tribunal.

É notável que as medidas regionais tomadas para o combate desse tipo de crime na região do Estreito de Malaca foram efetivas. Do período de 2004 até 2009 o número de casos caiu de 37 ataques para apenas um em 2014, o ano que marca dez anos do começo dos combates à pirataria na região com a operação MALSINDO. (IMB, 2015) Observando o mesmo período de tempo para o início das operações de combate à pirataria no Golfo de Áden e do Código de Conduta de Djibouti, nota-se um efeito ainda mais eficiente, com casos caindo de 139 na Somália e 53 na região do golfo em 2009 para nenhum caso registrado no ano de 2019 em ambas regiões (IMB, 2020).

## 5 CONCLUSÃO

O crime da pirataria abrange muito mais do que o roubo de um navio. O seu impacto pode gerar consequências a níveis nacionais, regionais e até mesmo internacionais. A origem desses atos, como estudado nos casos anteriormente analisados, está ligada a fatores como a situação econômica e posição geográfica de uma região. É notável o crescimento e influência alcançados por esse tipo de organização criminosa que adota, cada vez mais, uma abordagem empresarial envolvendo atos de extorsão e corrupção governamental. Por isso, é crucial que medidas sejam tomadas para prevenir e punir os piratas e seus associados.

Apesar de a jurisdição universal sobre a pirataria permitir que qualquer nação processe um pirata detido em alto mar, preocupações políticas e práticas levaram ao uso limitado desse poder. Alguns Estados requerem que haja um interesse suficiente na acusação antes de agir, já outros, são incapazes de fazê-lo devido a leis domésticas limitadas ou inexistentes.

Como estudado no segundo capítulo, pouco foi feito para o estabelecimento de um tribunal internacional antes da Segunda Guerra Mundial. Os tribunais *ad hoc* que surgiram encontravam-se limitados em relação a sua autonomia e sua atuação a determinados conflitos. Somente com o TPI se obteve um tribunal permanente no que se refere a jurisdição e maior independência, entretanto, com sua função sendo somente de complementaridade e limitado a específicos tipos de crime.

A partir do estudo do direito internacional e das complicações relacionadas ao combate à pirataria em ambas as regiões, que se busca explorar no capítulo seguinte a possibilidade de expandir os crimes que abarcam o Estatuto de Roma, em específico para o combate da pirataria, sendo questionado como seriam feitas essas mudanças e quais limitações jurídicas seriam encontradas.

Porém, como apresentado no último capítulo, as respostas regionais e internacionais para os casos de pirataria nessas regiões comprovam-se efetivas. Os acordos de compartilhamento de informação e cooperação no combate à pirataria estabelecidos no RECAAP e no Código de Conduta de Djibouti mostraram-se como fatores importantes para a diminuição do número de ataques, através do ajuste da legislação dos países envolvidos para criminalização da pirataria, como foi o caso do Japão. A aplicação do CSNU no caso da Somália também se comprova crucial no

apoio às nações incapazes de combater a pirataria por conta própria, levando em consideração as condições envolvidas no país. Além disso, o apoio fornecido pelo IMB para a coleta de informação sobre os casos de pirataria e suas recomendações demonstram a capacidade da comunidade internacional de se unir no combate a esses atos.

Conclui-se que apesar dos problemas jurisdicionais reportados e da proposta apresentada referente à expansão da jurisdição do TPI para crimes relacionados à pirataria, o aumento no número de casos em diferentes regiões do globo levou a comunidade internacional a buscar soluções distintas, mas que se mostraram eficientes. Embora o contexto da pirataria no direito internacional seja produto da história, como o mundo responde à pirataria na era moderna não precisa ser confinado da mesma forma, medidas inovadoras devem ser mais incentivadas.

## REFERÊNCIAS

ASO, Taro (2009), **Statement by Prime minister Taro Aso on the Enactment of the Law on the Penalization of Acts of Piracy and Measures against Acts of Piracy**. Disponível em: [http://japan.kantei.go.jp/asospeech/2009/06/19danwa\\_e.html](http://japan.kantei.go.jp/asospeech/2009/06/19danwa_e.html). Acesso em: 22/04/2020.

BATEMAN, Sam (2006). **Safety and Security in the Malacca and Singapore Strait**, Maritime Studies, p. 20-23.

BIZIOURAS, Nikolaos (2012); **Piracy, State Capacity and Root Causes: Lessons from the Somali Experience and Policy Choices in the Gulf of Guinea**. Disponível em: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2184490](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2184490). Acesso em: 13 de set 2019.

BROWNLIE, Ian (2012). **Principles of Public International Law**. OUP Oxford, 8ª edição, 2012.

CARDOSO, Elio (2012). **Tribunal Penal Internacional: conceitos, realidades e implicações para o Brasil**. Brasília: FUNAG 2012. Acesso em 13 de dez. 2019.

CARDOSO, Patricia Laffratta (2011). **A Sociedade Internacional e os “Estados Falidos”: o Combate à Pirataria na Costa da Somália**. Centro Universitário de Brasília: Brasília, 2011. Acesso em: 13 de dez. 2019.

CARON, David D.; ORAL, Nilufer (2014). **Navigating Straits: Challenges for International Law**. Martinus Nijhoff Publishers, 2014.

CASTRO JR., O. A. (2004) **Introdução ao Direito e Desenvolvimento - Estudo Comparado para a Reforma do Sistema Judicial**. Brasília: OAB Nacional, p. 124.  
CMF (2009). **CTF-151**. Disponível em: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> Acesso em: 20/04/2020.

CSNU, **Resolution 1846** (2008). Disponível em: <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%20RES%201816.pdf>. Acesso em: 25/04/2020.

DIAS, Alexandra Magnólia (2011). **Os Desafios da Pirataria Marítima em África: nota introdutória**. Universidade Nova de Lisboa: n. 31, set. 2011. Acesso em 13 de dez. 2019.

EJF (2009) **Lowering the Flag – Ending the use of Flags of Convenience by Pirate Fishing Vessels**. London. Disponível em: <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Lowering-the-flag.pdf>. Acesso em: 13 de dez. 2019.

FERREIRA, Ana Cristina. **Globalização: rumo a um governo mundial ou uma nova forma de cidadania?** CIARI – Centro de Investigação e Análise em Relações Internacionais. 2006. Disponível em:

<[http://www.ciari.org/investigacao/globalizacao%20\\_rumo\\_governo.pdf](http://www.ciari.org/investigacao/globalizacao%20_rumo_governo.pdf)>. Acesso em: 15/12/2019.

FREITAS, Bruna Roberta Horstmann (2010). **A pirataria moderna e as principais consequências para o transporte marítimo.** Disponível em: <https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/864/bruna.pdf>. Acesso em: 15 de dez. 2019.

GEISS, Robin.; PETRIG, Anna (2011). **Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden.** New York: Oxford, 2011.

GLOBO (2012). **UE realiza ataque aéreo contra piratas da Somália.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/ue-realiza-ataque-aereo-contra-piratas-da-somalia-4901103#ixzz2DQBVUoR6>. Acesso em: 26 Set. 2019.

GUILFOYLE, Douglas (2008). **Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts.** Vol. 57, No. 3 (Jul., 2008), p. 690-699.

HALBERSTAM, Malvina (1988). **Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety.** Disponível em: [https://www.uio.no/studier/emner/jus/humanrights/HUMR5503/h09/undervisningsmateriale/halberstam\\_achille\\_lauro.pdf](https://www.uio.no/studier/emner/jus/humanrights/HUMR5503/h09/undervisningsmateriale/halberstam_achille_lauro.pdf). ACESSO EM 10 DE ABRIL 2020.

HOPKINS, Nick (2012). **A sorte dos piratas somalis.** Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/1090305-a-sorte-dos-piratas-somalis.shtml>>. Acesso em: 15 de dez 2019.

IMB (2005) **Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 january – 31 december 2004.** Disponível em: [https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC\\_InternationalMaritimeBoard\\_Annual\\_Piracy\\_Report2004.pdf](https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC_InternationalMaritimeBoard_Annual_Piracy_Report2004.pdf). Acesso em: 20/05/2020.

IMB (2010) **Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 january – 31 december 2009.** Disponível em: [https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB\\_Piracy\\_Report\\_2009.pdf](https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB_Piracy_Report_2009.pdf). Acesso em: 20/05/2020.

IMB (2015) **Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 january – 31 december 2014.** Disponível em: [https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB\\_Piracy\\_Report\\_2014.pdf](https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB_Piracy_Report_2014.pdf). Acesso em 20/05/2020.

IMB (2020) **Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 january – 31 december 2019.** Disponível em: [https://www.icc-ccs.org/reports/2019\\_Annual\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2019_Annual_Piracy_Report.pdf). Acesso em: 20/05/2020.

JONES, Stephanie (2011). **Security Concerns: Piracy at Sea and the Carriage of Essential Commodities by Merchant Shipping – The impact on commodity pricing and availability.** Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/241762300\\_Security\\_Concerns\\_Piracy\\_at\\_](https://www.researchgate.net/publication/241762300_Security_Concerns_Piracy_at_)



Sea\_and\_the\_Carriage\_of\_Essential\_Commodities\_by\_Merchant\_Shipping\_-\_The\_impact\_on\_commodity\_pricing\_and\_availability. Acesso em: 13 de dez. 2019.

KIMENYI, Mwangi; MBAKU, John; MOYO, Nelipher. **Reconstituting Africa's Failed States: the case of Somália**. *Social Research*. v. 77, n. 4, p. 1339-1366, 2010.

KONTOROVICH, Eugene (2009), **International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia**. Disponível em: <https://www.asil.org/insights/volume/13/issue/2/international-legal-responses-piracy-coast-somalia>. Acesso em 03/05/2020.

KOWALSKI, Mateus (2011). **Um tribunal híbrido para a pirataria na Somália: A construção de capacidade jurisdicional num Estado em colapso**. Disponível em: [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1645-91992011000300011](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992011000300011). Acesso em: 14 de dez 2019.

KRASKA e WILSON, James e Brian, '**Diplomatic Efforts Against the Gulf of Aden Pirates**', *Harvard International Review*, 19 de fevereiro de 2009. Disponível em: <http://hir.harvard.edu/diplomatic-efforts-against-the-gulf-of-aden-pirates>. comparado com: <http://www.saveourseafarers.com>. Visitado em: 13/12/2019.

LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo. **O Tribunal Penal Internacional: de uma cultura de impunidade para uma cultura de responsabilidade**. *Estud. São Paulo*, v. 16, n. 45, p. 187-197, Aug. 2002. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142002000200012&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142002000200012&lng=en&nrm=iso). Access em: 09 de junho 2020.

MARLEY, David F. **Modern Piracy: A Reference Handbook**. Santa Barbara – CA: ABC-CLIO, 2010.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano (2010); **Amazônia azul, pré-sal, soberania e jurisdição marítima**. Disponível em: <https://revista.pgsskroton.com/index.php/juridicas/article/view/963>. Acesso em 13 de dez 2019.

MENDONÇA, Fernanda Graebin. **A relação entre o Tribunal Penal Internacional e o Conselho de Segurança da ONU: uma análise sobre o crime de agressão**. *Cadernos de Relações Internacionais*, PUC Rio, v.5, n.1, 2012. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.pucRio.br/20320/20320.PDF>. Acesso em :13/12/2019.

MONTCLOS, Marc-Antoine Pérouse de (2011). **A pirataria marítima na Nigéria: um fenómeno antigo em vias de modernização**. *Relações Internacionais*, Lisboa, n. 31, p. 75-84, set. 2011. Disponível em: [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1645-91992011000300008&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992011000300008&lng=pt&nrm=iso). Acesso em: 18 maio 2020.

MOURA, Geraldo Bezerra de. **Direito de navegação em comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1991.

OLIVEIRA, Gilberto Carvalho de (2012). **A Articulação da Pirataria Somali através do “Nexo” Segurança-Desenvolvimento: “Paz Liberal” ou “Guerra Liberal.** Disponível em: <http://www.ces.uc.pt/coimbrac/pages/pt/comunicacoes-e-posters/601--gilberto-oliveira.php>. Acesso em: 16 de dez 2019.

OMI (2009). **Djibouti Code of Conduct and Record of the Meeting.** Disponível em: [https://au.int/sites/default/files/documents/30848-doc-djibouti\\_code\\_of\\_conduct\\_0.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/30848-doc-djibouti_code_of_conduct_0.pdf). Acesso em: 05/05/2020.

ONU (1958), **Convention on the High Seas 1958.** Disponível em: [https://www.gc.noaa.gov/documents/8\\_1\\_1958\\_high\\_seas.pdf](https://www.gc.noaa.gov/documents/8_1_1958_high_seas.pdf). Visitado em: 14/12/2019.

**UNODC (2010): UNODC 2010 Report: Promoting health, security and justice.** Disponível em: [https://www.unodc.org/documents/frontpage/UNODC\\_Annual\\_Report\\_2010\\_LowRes.pdf](https://www.unodc.org/documents/frontpage/UNODC_Annual_Report_2010_LowRes.pdf). Acesso em 25 set. 2019.

ONU (2010). **Resolution 1918 (2010): Adopted by the Security Council at its 6301st meeting, on 27 April 2010.** Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1918>. Acesso em: 26 de set. 2019.

ONU (2011). **Conselho de Segurança defende apoios para criação de tribunais para piratas somalis.** Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2011/10/1389181-conselho-de-seguranca-defende-apoios-para-criacao-de-tribunais-para-piratas>. Acesso em: 22 Set. 2019.

ONU (2011). **ONU descreve procedimentos legais para combater a pirataria na costa da Somália.** Disponível em: <https://nacoesunidas.org/onu-descreve-procedimentos-legais-para-combater-a-pirataria-na-costa-da-somalia/>. Acesso em: 17 de set. 2019.

PASSMAN, MICHAEL H (2008). **Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law.** Tulane Maritime Journal, Vol. 33. Disponível em: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/tulmar33&div=4&id=&page=>. Acesso em 05 de março 2020.

PERRONE-MOISÉS, Cláudia. **Antecedentes históricos do estabelecimento do Tribunal Penal Internacional.** Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, v. 98, p. 573-579, 1 jan. 2003.

PIOVESAN, Flávia; IKAWA, Daniela Ribeiro. **O Tribunal Penal Internacional e o Direito Brasileiro.** Dossiê CIDH, [2008], p. 154-191. Disponível em: <http://www.corteidh.or.cr/tablas/r33247.pdf>. Acesso em: 13/12/2019.

PIRES, L.P. **A constitucionalidade da entrega de nacionais ao Tribunal Penal Internacional.** In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIV, n. 94, nov 2011. Disponível em: <<http://www.ambito->

juridico.com.br/site/index.php?n\_link=revista\_artigos\_leitura&artigo\_id=10673>.  
Acesso em: 13/12/2019.

RAYMOND, Catherine Zara (2005). Malacca Strait: A High-Risk Zone, *Maritime Studies*, Julho-Agosto 2005, p. 18-19.

RAYMOND, Catherine Zara (2009). **Piracy and armed robbery in the Malacca Strait - a problem solved**, *Naval War College Review*, p. 31-42.

RECAAP (2004) **Report by the ReCAAP Information Sharing Centre for the Ninth Meeting of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea**. Disponível em: [https://www.un.org/Depts/los/consultative\\_process/mar\\_sec\\_submissions/recaap.pdf](https://www.un.org/Depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/recaap.pdf). Acesso em: 10/05/2020.

Roach, J. Ashley (2005). **Enhancing maritime security in the Strait of Malacca and Singapore**, *Journal of International Affairs*, vol. 59, no. 1, p. 97-117.

SAFECA, Albertina Cainara Lima (2018). **A Pirataria No Sudeste Asiático**. Disponível em: [http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2018/04/CEDIS-working-paper\\_PDEMar\\_A-pirataria-no-sudeste-asi%C3%A1tico1.pdf](http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2018/04/CEDIS-working-paper_PDEMar_A-pirataria-no-sudeste-asi%C3%A1tico1.pdf). Acesso em: 13 de dez 2019.

SANTOS, Celso Araujo. **Análise prática do Tribunal Penal Internacional (TPI): origem histórica, competência, procedimento, natureza das decisões e os delitos internacionais**. SARAIVA, Luís Eduardo.; JOANA, Pierre-Michel (2011). **A pirataria desarma-se em terra: o caso da Somália**. Disponível em: [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1645-91992011000300009](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992011000300009). Acesso em: 14 de dez. 2019.

SARDINHA, Alvaro (2013). **Registo de navios: Estados de bandeira**. Disponível em: <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/09/registo-de-navios-estados-de-bandeira.pdf>. Acesso em 15 de dez. 2019.

Schabas, William A. (2017), **An Introduction to the International Criminal Court, 5<sup>th</sup> edition**. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=fLDDDQAAQBAJ&pg=PR3&hl=pt-BR&pg=PP1#v=onepage&q&f=false> Acesso em: 22/04/2020.

SEKULICH, Daniel. **Os piratas do século 21: terror nos mares**. São Paulo: Landscape, 2009.

SHAUGHNESSY, Tina.; TOBIN, Ellen (2005-2006); **Flags of Inconvenience: Freedom and Insecurity on the High Seas**. Disponível em: [https://www.law.upenn.edu/journals/jil/jilp/articles/1-1\\_Shaughnessy\\_Tina.pdf](https://www.law.upenn.edu/journals/jil/jilp/articles/1-1_Shaughnessy_Tina.pdf). Acesso em: 13 de dez. 2019.

SOUZA, Artur de Brito Gueiros (2004). **O Tribunal Penal Internacional e a proteção aos direitos humanos: uma análise do Estatuto de Roma à luz dos princípios do direito internacional da pessoa humana**. Boletim Científico da

Escola Superior do Ministério Público da União, Brasília/DF, ano 3, n. 12, p. 9 – 31, jul./set. 2004.

THEVENARD, Arthur Azeredo; OBRÉGON Marcelo Fernando. **A competência do Tribunal Penal Internacional no julgamento do desastre humanitário ocorrido na Síria.** Derecho y Cambio Social N.º 56, ABR-JUN 2019. Peru. Publicado em 1º de abril de 2019. Acesso em: 12/12/2019.

TPI (1998). **Rome Statute of the International Criminal Court.** Artigo 121 (1). Disponível em: <https://www.icc-cpi.int/NR/rdonlyres/ADD16852-AEE9-4757-ABE7-9CDC7CF02886/283503/RomeStatutEng1.pdf>. Acesso em: 20/05/2020.

TPI (2005). **Situation in Darfur, Sudan.** Disponível em: <https://www.icc-cpi.int/darfur>. Acesso em: 05/05/2020.

TPI (2011). **Situation in Libya.** Disponível em: <https://www.icc-cpi.int/libya>. Acesso em: 05/05/2020.

TPI (2012). **Assembly of States Parties to the Rome Statute of the International Criminal Court, Eleventh Session.** Disponível em: [https://asp.icc-cpi.int/en\\_menus/asp/sessions/documentation/11th%20session/Pages/eleventh%20session%20of%20the%20assembly%20of%20states%20parties.aspx](https://asp.icc-cpi.int/en_menus/asp/sessions/documentation/11th%20session/Pages/eleventh%20session%20of%20the%20assembly%20of%20states%20parties.aspx). Visitado em: 13/12/2019.

UNCLOS (2000). **United Nations Convention on the Law of the Sea**, p. 60-61. Disponível em: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf). Acesso em: 10/05/2020

USP, 2013. Disponível em: [http://www.academia.edu/download/34204448/Celso\\_Araujo\\_Santos\\_-\\_Analise\\_pratica\\_do\\_TPI.doc](http://www.academia.edu/download/34204448/Celso_Araujo_Santos_-_Analise_pratica_do_TPI.doc). Acesso em: 10 de março 2020.

WERMUTH, Maiquel.; CORRÊA, Rafaela (2015) – **O direito internacional em face da pirataria em alto mar: Uma perspectiva crítica.** Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3262>. Acesso em 17 de dez. 2019.

YANNIS, Alexandros. **State Collapse and its implications for peace-building and reconstruction.** Blackwell Publishers. p. 818-844, 2002.

ZOU, Kenyuan (2009). **New Developments in the International Law of Piracy.** Chinese Journal of International Law. 2009. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/31302040\\_New\\_Developments\\_in\\_the\\_International\\_Law\\_of\\_Piracy](https://www.researchgate.net/publication/31302040_New_Developments_in_the_International_Law_of_Piracy). Acesso em: 05/05/2020.