



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS – CCJS
UNIDADE ACADEMICA DE DIREITO – UAD
CAMPUS SOUSA – PB

JELCIMIRA AFONSO FERNANDES DE SOUSA PONTES

**A PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ E A POSIÇÃO DE SÃO TOMÉ
E PRÍNCIPE QUANTO A RELAÇÃO JURÍDICA SANCIONATÓRIA**

SOUSA – PB

2018

JELCIMIRA AFONSO FERNANDES DE SOUSA PONTES

A PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ E A POSIÇÃO DE SÃO TOMÉ E
PRÍNCIPE QUANTO A RELAÇÃO JURÍDICA SANCIONATÓRIA

Trabalho monográfico apresentado ao Curso de Direito do Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Federal de Campina Grande, como exigência parcial da obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientador: Professor Dr. Jardel de Freitas Soares.

SOUSA – PB

2018

JELCIMIRA AFONSO FERNANDES DE SOUSA PONTES

A PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ E A POSIÇÃO DE SÃO TOMÉ E
PRÍNCIPE QUANTO A RELAÇÃO JURÍDICA SANCIONATÓRIA

Trabalho monográfico apresentado ao Curso de Direito do Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Federal de Campina Grande, como exigência parcial da obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientador: Professor Dr. Jardel de Freitas Soares.

Data de aprovação: ____/____/____

Banca Examinadora:

Orientador: Prof. DR. Jardel de Freitas Soares

Banca Examinadora

Banca Examinadora

Dedicar-me-ei o presente trabalho monográfico à minha família, pelo apoio (moral e financeiro na árdua situação de estudante estrangeira), pelo incentivo e confiança depositada à minha pessoa ao longo de toda a minha jornada.

AGRADECIMENTOS

Sentimentos de gratidão é o que, indubitavelmente me engrandece e define no exato instante, desta feita dignar-me-ei a estender minhas humildes e sinceras graças:

Ao PAI TODO PODEROSO, por nunca me faltar.

Aos meus pais, Virgílio Martins de Sousa Pontes e Alda Maria Pinto Afonso Fernandes de Sousa Pontes, pelo amor, dedicação e por nunca terem desistido de mim e do meu maior sonho. Vós sempre dizeis que a única coisa que podereis nos dar (a mim e as minhas irmãs) em vida além do amor seria educação. Apesar das dificuldades, convicta que não foram poucas, da distância, fico imensamente grata pelo empenho.

Às minhas irmãs, Eliane e Lilian Janety, por me considerarem o molde da família e por nunca nos faltar sorrisos e serenidade no olhar.

À Adelina Aguiar, Antônio Aguiar, Liry e Adleine, pelo apoio e por nunca nos negligenciar em palavras de conforto.

Aos demais familiares, materno e paterno, em especial minha prima Wolsina (Kiky), pelas palavras de incentivo e “confissões” e Edbert Melo (betinho – my first English teacher, thank you for the teachings and lessons of life)

À, então, Dra Deolsanik Viegas e Katiza Grarcia, pela amizade e acolhimento aquando da minha chegada ao Brasil – o mundo dentro do mundo.

Ao meu orientador, professor Dr. Jardel de Freitas Soares, pela dedicação, disponibilidade e paciência, a qual fora essencial neste percurso de conhecimento.

Ao Dr, Coronel Marçal Lima (senhor rei), Diretor de Políticas de Defesa Nacional de São Tomé e Príncipe, pelos conselhos, admiração e empenho na ajuda desse trabalho.

Ao professor MSc. Eduardo Jorge Pereira de Oliveira (Coordenador de Curso de Direito – Manhã), o “pai”, pelos ensinamentos e a amizade, por mostrar que a faculdade é mais além de uma sala de aula e principalmente por ser um exemplo a ser seguido de profissional e humano.

Aos demais professores e em especial à professora Maria de Lourdes Mesquita (Coordenadora de Curso de Direito – Tarde) e ao amigo e professor Alexandre da Silva Oliveira, pela grande ajuda dada a minha pessoa voltada, principalmente a burocracia do meu visto de estudante, a qual passara, estendo-me a gratidão, também ao seu sócio Alex Guedes Duarte.

Aos amigos que a UFCG me facultou – a irmandade que levarei para eternidade – Adson Matheus, Máira e sua maravilhosa família, Izabela (Bela), Doralice, Ambra (Francesa), Igor, Fransuênia, Thaissa, Dâmaris, Débora, Lanna, Luana, Ingrid, Emily, Larice, Jonas, Júnior, Vivian, Karla, Klara, Demétrios, Felipe (pipinho), Ítalo.

Aos demais amigos da UFCG e alguns que integram a minha turma de Direito 2013.1, turno da manhã.

Em especial ao meu “irmão-amigo” Abraão Lyncon, pelo companheirismo, pela ajuda, palavras de conforto e principalmente por essa amizade.

Aos meus amigos que DEUS e o Brasil de ofereceram de bom grado – de Brasil para o mundo – Edith Estelle B. O. Elono (ma éternelle féministe camerounaise), Serge Djino Katembera (mon frère, congolais plus nerd), Subina, Denise, Karine, Maria da Luz (luz), Karyna, Sandro, Carla (bety).

À Família Verde, por me mostrar o real sentido e sentimento do movimento estudantil. Ser verde é dizer Siga em frente e Enfrente, é lutar e trabalhar, é fazer a diferença e representar. O grupo que me mostrou a ideologia que agrega e motiva o ser.

À Banca examinadora que avaliou tecnicamente o meu trabalho de conclusão de curso, além do meu orientador: Professora MSc. Vanina Oliveira e o Professor Dr. Francivaldo Gomes Moura.

A todos que contribuíram direta e indiretamente durante o processo do meu Trabalho de Conclusão de Curso.

Minha eterna e humilde gratidão!

*Não se perca nas mãos da ambição
Onde o homem se vê superior
É preciso entender que o amor
Deve ser nossa marca e direção
É preciso espalhar a compaixão
E entender que o dinheiro não é tudo
Que não pode pagar ou deixar surdo
Todo aquele que luta com a verdade
Ta faltando pregar dignidade
No poder que comanda o absurdo*

(Luana Mota e Sá)

RESUMO

Muitos têm julgado a pirataria marítima como sendo feitos passados – épocas de batalhas e glórias dos piratas, onde haviam concurso por riquezas e territórios – porém acontece que o caso não corresponde à realidade, vez que poucos enxergam o fato que estas ações ainda se fazem presentes, gerando consequências diretas e significativas nas atividades mercantis e na economia mundial. Portanto desde, sensivelmente, década de 90 as ações dos piratas voltaram-se a ser uma realidade na costa leste do continente africano, mormente na região conhecida como o “chifre africano”. Contudo, atualmente o problema vem crescendo na margem ocidental do continente, especialmente no Golfo da Guiné, fato este que vem colocando em causa importantes vias marítimas internacionais, a exploração e transporte de petróleo na região, gerando um clima de insegurança e a paz no Atlântico. O presente trabalho monográfico tem como escopo o aporte analítico da pirataria marítima no golfo da guiné e o posicionamento formalizado de São Tomé e Príncipe para coibir tal prática, visto que o artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar traz em seu bojo o princípio da jurisdição universal para o combate ao crime de pirataria. Legitimando qualquer Estado a competência de aprisionamento e julgamento dos piratas, entretanto, por insuficiência material e lacunas legais vem havendo negligências neste compromisso. O Sudeste Asiático e o Golfo da Guiné são as regiões do globo que possuem maiores índices de atividades piratas, de acordo com as estatísticas apresentadas pelas autoridades marítimas, as quais representam “metade” dos ataques que foram relatados aos centros de combate à pirataria marítima, até mesmo, pelo assunto não ser levado tão a sério por diversos países. Destarte, busca-se analisar e reconhecer os mecanismos influenciadores do fenômeno no Golfo da Guiné e consequentemente avaliar os efeitos jurídicos do ato em estudo, pois trata-se de uma região onde se localiza os principais produtores e exportadores de petróleo do continente africano, e além de serem mais vulneráveis as ações dos infratores devido a sua localização, os mesmos possuem uma estrutura interna extremamente insuficiente de forma a manter a segurança marítima regional.

Palavras-chave: Pirataria Marítima. Golfo da Guiné. São Tomé e Príncipe. Impactos Jurídicos.

ABSTRACT

Many have judged maritime piracy to be past achievements - times of pirate battles and glories, where there was competition for riches and territories - but it turns out that the case does not correspond to reality, since these fact and actions are still present, generating direct and significant consequences in the market activities and in the world economy. Therefore, since the 1990s, pirate actions have become a reality on the east coast of the African continent, especially in the region known as the "African horn". However, today the problem is growing on the western margin of the continent, especially in the Gulf of Guinea, a fact that is calling into question major international shipping routes, the exploration and transportation of oil in the region, creating a climate of insecurity in the Atlantic. The present research has as its scope the analytical contribution of maritime piracy in the Gulf of Guinea and the formalized positioning of São Tomé and Príncipe to curb such practice, since Article 101 of the United Nations Convention on the Law of the Sea brings in its bulk the principle of universal jurisdiction to combat the crime of piracy. Legitimizing any state the competence of imprisonment and trial of pirates, however, due to material insufficiency and legal gaps, there is negligence in this commitment. Southeast Asia and the Gulf of Guinea are the regions of the globe that have the highest rates of pirate activity, according to statistics submitted by the maritime authorities, which represent "half" of attacks reported to the different centers that combat maritime piracy, eventhough the case is not being taken so seriously by several countries. The aim here is to analyze and recognize the mechanisms influencing the phenomenon of piracy in the Gulf of Guinea and, consequently, to evaluate the legal effects of the act being studied, since it is a region where the main oil producers and exporters of the African continent are located, and in addition to being more vulnerable to the actions of violators because of their location, they have an extremely inadequate internal structure in order to maintain regional maritime safety.

Key-words: Maritime Piracy, Gulf of Guinea, Sao Tome and Principe, Legal effects.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Golfo da Guiné	29
Figura 2 – Mapa de Incidentes de Pirataria e Roubo Armado em 2017.....	32
Figura 3 – Locais de Ataques e Atentados em 2016.....	33
Figura 4 – Cinco Locais que registraram cerca de 63% de Ataques em 2016.....	34
Figura 5 – Comparação de Incidentes Mensal de janeiro a dezembro em 2016.....	35
Figura 6 – Totais de Incidentes Mundial por Região de janeiro a dezembro em 2016.....	36
Figura 7 – Locais de Ataques e Atentados em 2017.....	37
Figura 8 – Seis Regiões que Registraram cerca de 70% dos Ataques em 2017.....	38
Figura 9 – Totais de Incidentes Mensal por Região, de janeiro a setembro em 2017.....	39
Figura 10 – Ataques Piratas em 2015.....	42
Figura 11 – Total de Incidentes por Tipo em 2016.....	43
Figura 12 – Custo Econômico Total da Pirataria e Roubo Armado na África Ocidental em 2016.....	44
Figura 13 – Localização de São Tomé e Príncipe.....	51
Figura 14 – São Tomé e Príncipe e Zonas Econômicas Exclusivas no Golfo da Guiné.....	53

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

ACNUR – Agência da Organização das Nações Unidas para Refugiados

Art. – Artigo

Arts. - Artigos

ADI – Ação Democrática Independente

Circ. – Circular

CEEAC – Comunidade Econômica dos Estados da África Central

CEDEAO – Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental

DMA – Domínio Marítimo

Dr. – Doutor

EIMS – Estratégia Marítima Integrada

EUA – Estados Unidos de América

EU – Estados Unidos

FAL/ CFO – *Organizations Facilitation Committee*/ Comitê de Facilitação da Organização

FAO – Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura

GGC – Comissão do Golfo da Guiné

G8 – Grupo dos 8

ICC – *International Chamber of Commerce*/ Câmara de Comércio Internacional

IMB – *International Maritime Bureau*/ Departamento Marítimo Internacional

IMP – *Indonesian Military Police*/ Polícia Militar da Indonésia

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

INTERPOL – *International Criminal Police Organization*/ Organização Internacional de Polícia Criminal

LEG – *Legal Committee*/ Comitê Jurídico

LT – Latitude

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

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

MOWCA – *Maritime Organization for West Africa and Central Africa*/ Organização Marítima para África Ocidental e África Central

NM – Milhas Náuticas

OBP – *Oceans Beyond Piracy*/ Organização Pirataria além dos Oceanos (tradução literal)

OMA – Organização Mundial Aduaneira

ONU – Organização das Nações Unidas

ONG's – Organizações não Governamentais

PRC – *Piracy Reporting Centre*/ Centro de Relatórios de Pirataria

STP – São Tomé e Príncipe

SADC – Comunidade de Desenvolvimento da África Austral

UA – União Africana

UE – União Europeia

UNCLOS/ CNUDM – *United Nations Convention on the Law of the Sea*/ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

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

UNOCA – *United Nations Regional Office for Central Africa*/ Gabinete Regional das Nações Unidas para África Central

UNOWA - *United Nations Regional Office for West Africa*/ / Gabinete Regional das Nações Unidas para África Ocidental

US AFRICA COMMAND – *United States Africa Command*/ Comando dos Estados Unidos para África

UTC – *Universal Time Coordinated*/ Tempo Universal Coordenado

ZEE – Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 ÁREAS DE NAVEGAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO E BREVE NOÇÃO DE PIRATARIA MARÍTIMA	16
2.1 A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR: LIMITES DO ESPAÇO MARÍTIMO	17
2.2 CLASSIFICAÇÃO DE DIREITO MARÍTIMO CONTEMPORÂNEO	20
2.3 PIRATARIA: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA, CONCEITO E O GOLFO DA GUINÉ	22
2.3.1 Contextualização Histórica.....	22
2.3.2 Conceito de Pirataria Marítima	24
2.3.3 Pirataria Marítima no Golfo da Guiné.....	26
3 CONTINGÊNCIA PÓSTERA PARA O DOMÍNIO MARÍTIMO	32
3.1 ANÁLISE COMPARATIVA DA PIRATARIA NO MUNDO.....	32
3.2 REPERCUSSÃO DA PIRATARIA NA ECONOMIA MUNDIAL.....	42
4 REGULAMENTO INTERNACIONAL DE PROTEÇÃO MARÍTIMA	47
4.1 AS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS NO COMBATE À PIRATARIA.....	47
4.1.1 International Maritime Bureau (IMB).....	48
4.1.2 International Maritime Organization (IMO)	48
4.2 SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE E OS PROCEDIMENTOS FORMALIZADOS PARA COIBIR O CRIME DE PIRATARIA.....	51
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	60

1 INTRODUÇÃO

Há anos que a ideia de pirataria marítima permeia como utopia no ceio social, sendo comumente exibida pelas produções cinematográficas, como Pirata do Caribe; piratas em busca de tesouro perdido e personagens marcantes como o Capitão Gancho. Entretanto, caso essencial fosse, realizar uma apreciação dos melhores filmes, “Capitão Phillips”, por basear em fatos reais, seria a mais verídica forma de transparecer os piratas contemporâneos. De todo modo, os piratas que nos nossos dias atuam atacando embarcações não têm mais a personalização da pirataria dos séculos XVI e XVII.

O que atualmente se nota é que existe uma rede criminosa extremamente complexa que vem estruturalmente se consolidando e operando em variados centros do globo. O mundo tem-se confrontado com a famosa pirataria marítima no Golfo do Áden, uma situação bastante crítica vivenciada pela população Somali. Na ausência de um estado capaz de defender os bens nacionais e de exercer patrulhas das suas águas, fez com que os cidadãos tomassem partido da situação constrangedora e indigna pela qual viveram.

Portanto, sequestravam navios, seus tripulantes e conseqüentemente pediam resgates internacionais como forma de solucionar ou dar resposta à situação de miserabilidade pela qual vossa população passara e a depredação sistemática da fauna levada a cabo pelas frotas pesqueiras estrangeiras.

Em contrapartida, tem-se também a pirataria marítima no Golfo da Guiné, uma situação ainda mais preocupante e que tem se tornado cada vez mais um problema com escala a nível internacional, dado que, grande parte do comércio mundial é desenvolvido por via marítima, o qual gera a sustentação econômica de diversos Estados.

A mencionada pirataria, diferentemente do que acontecera em Somália, refere-se aos roubos a mão armada às plataformas petrolíferas no alto mar e conseqüentemente a venda do mesmo produto no mercado negro, fazendo com que o seu preço, a nível mundial caia, afetando por sua vez a economia global e principalmente as dos países oriundos.

Além do mais, sem refutar o aproveitamento dessas mesmas rotas marítimas para o tráfego e comércio de substâncias ilícitas, como, ópio, cocaína, haxixe, usando e abusando das águas territoriais de São Tomé e Príncipe para esses tipos de comércio, importação e exportação, o que ameaça seriamente a soberania de país a pouco frisado.

A presente monografia tem como objeto, avaliar a pirataria marítima no Golfo da Guiné e conseqüentemente a posição de São Tomé e Príncipe no que toca a prática sancionatória dos referidos atos infracionais.

Esse novo fenômeno global, corresponde a um dos assuntos muito debatidos nos últimos anos pelas Organizações Internacionais. Diante do que fora comentado acima, ameaça seriamente a soberania de São Tomé e Príncipe, a maioria delas, ameaças à segurança marítima do país como; a pesca ilegal, terrorismo, proliferação de armamento, traficância, poluição do mar e imigração ilegal.

Assim sendo, fora levantada a seguinte indagação: quais as relações jurídicas levadas a cabo pelo crime de pirataria marítima?

A pesquisa tem como intuito analisar o fenômeno de pirataria marítima no golfo da guiné, e de antemão, de que forma ameaça a jurisdição internacional. Dado que, São Tomé e Príncipe é um estado insular localizado no Golfo da Guiné, parte ocidental do continente africano, o qual possuía uma economia sobrevivente quase que exclusivamente e durante longos anos à custa da pesca e da agricultura, sendo o cacau o principal produto e mais importante fonte de exportação do país, entretanto, os dois setores que apresentam enorme potencial para o desenvolvimento econômico do país é o do turismo e o petrolífero.

Ademais, sem omitir, o projeto de “Porto de Águas Profundas” a ser desenvolvido em São Tomé e Príncipe. O referido país por adotar posição geográfica privilegiada, gozaria de um porto estratégico para as trocas comerciais entre variadas empresas comerciais do mundo.

Um projeto de tal dimensão contemplaria São Tomé e Príncipe de grande capacidade para servir a gestão da cadeia logística; abriria as portas, em curto período de tempo, para um desenvolvimento considerável do país e, por conseguinte dos possíveis países beneficiados.

Destarte, a importância do presente trabalho, posto que tal conduta ilícita põe, certamente, em causa à segurança do comércio marítimo internacional, à economia mundial e principalmente a dignidade da pessoa humana.

Para a elaboração do presente trabalho fora utilizado método exploratório através de pesquisa bibliográfica e análise documental. A pesquisa bibliográfica baseou-se em análise doutrinária, além do exame de material pronto e acabado de livros e artigos científicos publicados, assim como análise de revistas e outros periódicos referentes ao tema; sem refutar, ainda os relatórios disponibilizados pelas as organizações internacionais. Fez-se o uso, no desenrolar da pesquisa, além do método comparativo no intuito de explicar as semelhanças e diferenças, ou seja, de analisar dados concretos e dedução de semelhanças e divergências de elementos constantes, propiciando, claro das investigações de caráter indireto; do método histórico e dedutivo, de forma a levar o termo jurídico ao fim visado; ou seja, partiu-se do geral para o particular no estudo das premissas gerais alusivas à pirataria marítima

evidenciando desde os procedimentos executados para reprimir a prática de pirataria marítima e os efeitos jurídicos referentes ao mencionado crime.

Tal composição encontra-se fragmentada, portanto em três capítulos. No Primeiro Capítulo (item 2), buscou-se explicar as áreas de navegação, as famosas zonas marítimas (águas interiores, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e a plataforma continental), procurou-se explanar a historicidade da pirataria marítima, vez que desde os primórdios da humanidade, sempre existiu e, classificar, portanto o direito marítimo, um instrumento multidisciplinar o qual acaba abrangendo uma ampla gama de situações. O Segundo Capítulo (item 3) compreendeu em verificar as consequências da pirataria marítima para o comércio internacional e economia mundial, analisando comparativamente tanto a evolução desse fenômeno entre os anos de 2016 (anual) e 2017 (trimestral), assim como os custos – humanos e econômicos – ocorridos nos anos de 2015 e 2016. Finalmente, o Terceiro Capítulo (item 4) consiste em destacar o regulamento internacional de proteção marítima, evidenciando algumas organizações internacionais e regionais no combate ao fato e principalmente à atuação do governo são-tomense no processo de proteção de suas águas contra o crime em causa.

Desta forma, será possível compreender que atos de pirataria vão muito além das nossas humildes expectativas, e sua complexidade de certo, comprometerá a segurança internacional e o tráfego de mercadorias que estimulam o crescimento da economia mundial.

2 ÁREAS DE NAVEGAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO E BREVE NOÇÃO DE PIRATARIA MARÍTIMA

O mar, desde épocas mais remotas da história universal, revela-se indubitavelmente, como o espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial¹. A melhoria da humanidade no conhecimento e na civilização depende, certamente, da aglomeração de três importantes fatos, grandes desejos, empecilhos na obtenção dos objetos dessa ânsia e, claramente, os meios práticos de superar esses obstáculos. Assim sendo, desde os primórdios, o mar sempre representou uma importância fundamental no desenvolvimento da humanidade. E, na brilhante expressão de Trindade (1983, p.1):

O mar e os navios constituem o imenso espaço de inter-relações humanas, assinaladas pelo traço inconfundível da conquista e das promessas de uma civilização duradoura e fraterna para todas as gentes.

Por este traço marcante, a empresa marítima, pelos perigos que a cercam, converte o trabalho do homem não apenas em esforço mental ou físico na obtenção de bens indispensáveis às suas necessidades, mas numa faina que requer paciência e coragem para sobreviver, a um só tempo, em ambiente adverso e impróprio, atraente e promissor.

Com o desenvolvimento das rotas marítimas e dos métodos de navegação, foi imprescindível a elaboração de normas aptas de assegurar e impor limites no espaço marítimo. Dessa forma, fora crível determinar a soberania e jurisdição de cada nação no que tange às águas consideradas nacionais e como operar controle das águas internacionais.

A codificação dessas normas mostrou-se de supra importância que foram debatidas em conferência realizada em Genebra, em 1958, a qual fora criadas a Convenções sobre o mar territorial e zona contígua; sobre o mar; sobre a pesca e conservação dos recursos vivos do alto mar; e sobre a plataforma continental².

Contudo, a Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, assinado em Montego Bay (Jamaica) em 10 de dezembro de 1982, foi resultado de nove anos de reuniões e negociações de delegações de variados Estados, como Genebra, Nova York, Caracas e Kingston (CASELLA, 2012). Quanto ao Brasil, esta fora ratificada em 22 de dezembro de 1988, sendo declarada sua entrada em vigor pelo Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, seguindo a lei nacional sobre a matéria da Lei 8.617 de 4 de janeiro de 1993 (BEIRÃO e PEREIRA, 2014).

¹ MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. p. 31. Vol. I. 2008.

² REZEK, José Francisco. Direito Internacional Público: Curso Elementar. p. 350. 2011.

2.1 A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR: LIMITES DO ESPAÇO MARÍTIMO

O acréscimo dos Estados costeiros no espaço marítimo concomita com o final da Segunda Guerra Mundial, vez que os poderes dos referidos Estados no mar adjacente ao seu território, até o final da guerra, estavam restringidos a uma pequena faixa do espaço marítimo. Portanto, século XX, na primeira metade da década de setenta, os poderes dos Estados costeiros em relação ao mar, de acordo com Bastos (2016, p. 17) eram meramente:

Poderes de soberania idênticos aos existentes no território terrestre, nas águas interiores [...]; poderes de soberania limitados pelo direito de passagem inofensivo, no mar territorial [...]; poderes de fiscalização na zona contígua, para fins de prevenção e de sanção de infrações à legislação aduaneira, fiscal, sanitária ou de imigração [...]; e poderes soberanos de exploração de recurso naturais na plataforma continental [...].

Entretanto, tal panorama foi modificado a partir da segunda metade da década de setenta, do século acima mencionado, por força da Convenção de 82, fazendo com que os atuais poderes dos Estados costeiros no espaço marítimo adjacente ao seu território terrestre sejam, águas interiores, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental (BASTOS, 2016).

Águas interiores correspondem aos mares totalmente retraídos, rios, lagos assim como as águas situadas no interior da linha base do mar territorial, conforme o disposto no art. 8º, §1º, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Assim sendo, o Estado costeiro exercerá a total jurisdição sobre essas águas, sem sofrer intervenção de Estados terceiros ou até mesmo restrições de ordem jurídica internacional³. Rezek (2011, p. 353) acrescenta ainda que:

Não há, nelas, direito de passagem inocente. O acesso aos portos não é livre por força de alguma norma geral de direito das gentes: tanto os navios mercantes quanto os navios de guerra que ostentem pavilhão estrangeiro só podem atracar nos portos — entrando, assim, nas águas interiores — quando autorizados pela capitania.

São consideradas águas interiores os mares completamente fechados, tendo seu regulamento equivalência àquele soberanamente exercidos no território terrestre pelos estados costeiros, o qual independe de vossa conciliação com terceiros Estados.

³ CNUDM. art. 2º. §1. 1982. “A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial”.

Mar territorial, em contrapartida refere-se a faixa de mar que se estende até 12 milhas náuticas⁴ do litoral, considerada como parte do território do estado costeiro⁵. Considerando o que dispõem o item 2º, §2º da Convenção até então mencionada, assim como é feito em terra, a soberania é exercida também sobre o espaço aéreo sobrejacente, bem como seu leito e subsolo. Ou seja, a soberania do estado costeiro, além de seu território e de suas águas interiores abrange, do mesmo modo, as áreas do mar territorial, incluindo espaço aéreo sobrejacente (MARTINS, 2008).

Reforça ainda o entendimento, Casella (2012, p. 849) salientando que:

A soberania do estado costeiro estende-se ao espaço atmosférico situado sobre o seu mar territorial, bem como ao solo recoberto por essas águas e respectivo subsolo. Em todo caso, é doutrina corrente que a soberania do estado sobre seu espaço atmosférico acima do mar territorial é completa, não se achando atenuada pela regra internacional relativa à passagem inofensiva.

Porém, diferentemente das águas interiores, o domínio sobre o mar territorial não é absoluto, vez que deve estar em conformidade com a CNUDM e as demais normas de direito internacional (CNUDM, art. 2º, §3º). Exemplo disso é a limitação da jurisdição civil e penal⁶ do estado costeiro em relação aos navios mercantes em passagem inocente⁷.

Os navios de qualquer nação terão o direito de passagem inocente⁸, podendo adentrar e atravessar o mar territorial de um estado costeiro de maneira rápida e ininterrupta, porém sem penetrar nas suas águas interiores (Ibidem, art. 18). Ademais, a passagem inocente deverá respeitar as codificações do Estado costeiro e as normas internacionais referentes à matéria, não podendo ameaçar à paz, boa ordem ou à segurança do Estado⁹.

Pois bem, umas das preocupações dos estados costeiros em relação a pesca fora sempre a extensão de sua jurisdição, além de três milhas. Não obstante, o Comitê Preparatório da Sociedade das Nações sugeriu a criação de uma zona adjacente ao mar territorial, em que a extensão não ultrapassasse doze milhas (CASELLA, 2012). Portanto, a zona contígua é

⁴ 12 milhas náuticas correspondem à 22 Km da costa.

⁵ Idem. art. 3º. “Todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente Convenção”.

⁶ Cf. Idem. Art. 27 (jurisdição penal) e 28 (jurisdição civil).

⁷ CASELLA, Paulo Borba. MANUAL DE DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO. 2012. p. 852. “O direito de passagem inocente não significa que o estado costeiro se acha impedido de adotar medidas impostas pela defesa de sua segurança, de sua ordem pública ou de seus interesses fiscais, nem a exclusão de competência do dito estado para verificar se foram preenchidas as condições que tenha estipulado para a admissão de navios estrangeiros em suas águas territoriais”.

⁸ CNUDM. Art. 17. 1982. “Salvo disposição em contrário da presente Convenção, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inocente pelo mar territorial”.

⁹ Cf. CNUDM. Art. 19. 1982.

considerada área de aproximação ao mar territorial, de igual extensão, na qual se configura zona de segurança onde o Estado exerce função repressivo-administrativa de natureza fiscal (MARTINS, 2008).

Nesta, o estado costeiro é desprovido de soberania, porém tem jurisdição legal específica para fins de fiscalização no que toca à alfândega, saúde, imigração, aos portos e trânsito por suas águas territoriais (Idem). Conforme Francisco Rezek (2011, p. 357) hoje essa faixa – zona contígua – se confunde com as primeiras milhas da zona econômica exclusiva.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar contempla a conceituação da zona econômica exclusiva – ZEE – no seu artigo 55, dispondo que:

A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção.

ZEE corresponde a faixa de água que inicia no limite exterior do mar territorial de Estado costeiro e se extingue a uma distância de aproximadamente 370 Km do litoral, salvo se o limite exterior for mais próximo do Estado, apresentando direitos especiais sobre a exploração e uso dos recursos marítimos.

As duas zonas não carecem de ambiguidade, dado que uma sobrepõe a outra, tratando-se de uma faixa adjacente ao mar territorial, sobrepondo à zona contígua, cuja largura máxima é de cento e oitenta e oito (188) milhas contadas a partir do limite daquele (REZEK, 2011, p. 357), ou até mesmo duzentas (200) milhas marítimas a contar das linhas base das quais se mede a largura do mar territorial (CNUDM, art. 57).

Por fim, tem-se a plataforma continental, este segundo CNUDM (art. 76) compreende:

Ao leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Geograficamente, concerne-se àquela parte do leito do mar adjacente à costa, cuja profundidade em geral não excede duzentos metros, e que, a uma boa distância do litoral, cede lugar às inclinações abruptas que conduzem aos fundos marinhos (REZEK, 2011). A plataforma continental de um Estado costeiro corresponde ao prolongamento submerso do território terrestre do mesmo, ou seja, o fundo do mar e o subsolo das áreas submarinas que se

estendem além do seu mar territorial para a borda externa da margem continental ou para uma distância de 200 milhas náuticas onde a borda externa da margem continental não se estende (até essa distância).

Entretanto, há que salientar que de acordo com BASTOS (2016, p. 25) o artigo acima mencionado vem utilizando, em alternativa, “o critério da distância e o critério geomorfológico”.

Em conformidade com o primeiro, os Estados costeiros podem ocupar o leito do mar até as duzentas milhas marítimas, independentemente das características do solo e do subsolo. De acordo com o segundo, os Estados costeiros têm direito a ocupar o espaço que vai das duzentas milhas marítimas até ao extremo da margem continental ou até uma parte significativa dessa zona.

Tal compreensão é fundamentada num certo realce e atenção aos requisitos dos parágrafos 4º a 7º, do artigo em análise, vez que estes dispõem que o Estado costeiro pode estabelecer os limites da sua plataforma continental jurídica, sempre que a margem continental ultrapassasse as 200 milhas náuticas, estabelecendo assim, o pé de declive continental. E por respaldo da Convenção de 1982 (art. 77), os Estados costeiros, meramente, exercem direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.

2.2 CLASSIFICAÇÃO DE DIREITO MARÍTIMO CONTEMPORÂNEO

Quando se fala do mar, deve-se ater que seus dilemas estão interligados e por razão necessário fora que os Estados elaborassem meios para a utilização pacífica das áreas marítimas, uma vez que, em decorrência de seu caráter transnacional, qualquer dano afetaria seriamente toda sociedade internacional¹⁰.

O direito marítimo é o direito das coisas, atividades e eventos relacionados com o mar. Trata-se, pois de questões atinentes aos marinheiros, navios e outras embarcações marítimas, assim como contratos de fretamento marítimo e transportes para “venda armadoras e navios”, a segurança marítima e seguro marítimo¹¹.

¹⁰ MENEZES, Wagner. O DIREITO DO MAR. 2015. p. 38.

¹¹ DROIT MARITIME – DROIT DE LA MER. Disponível em: <<http://www.cours-de-droit.net/droit-maritime-droit-de-la-mer-a121611436>> Acesso em: 09 de jul. 2017.

Do mesmo modo, ressalta SANTOS (2003)¹² que o direito marítimo é o “conjunto de normas que regem as relações jurídicas relativas à navegação e ao comércio marítimo, fluvial ou lacustre, bem como dos navios a seu serviço e os direitos e obrigações das pessoas que por ofício dedicam-se a essa espécie de atividade” (*apud* DICIONÁRIO DE TECNOLOGIA JURÍDICA DE PEDRO NUNES, 1990).

Hodiernamente, de acordo com Eliane Martins¹³, o direito marítimo classifica-se em direito marítimo público e direito marítimo privado, sendo estes por sua vez subdivididos em variados ramos.

Aquele assegura as relações marítimas concernentes ao tráfego marítimo e a intervenção dos Estados nas normas de navegação, jurisdição, soberania e de segurança da navegação. Além disso, subdivide-se em direito internacional público marítimo, o qual estabelece normas pelas quais os Estados devem ater-se em suas relações e regras referentes ao tráfego marítimo internacional. Sempre levando em consideração o princípio da liberdade dos mares, a segurança da navegação em alto mar e a proteção do meio ambiente marinho (MARTINS, p. 40). Considera-se pertinente realçar que esse ramo, direito internacional público marítimo, está intrinsecamente ligado ao direito do mar, até mesmo por lograrem da mesma disciplina jurídica.

O direito do mar estabelece o regulamento referente ao tráfego internacional em alto-mar, de forma específica. Trata-se, pois, de um conceito que, como ressalta Eliane Martins, contempla conjunto de normas legais que objetivam reger o uso do mar, ao atuar na prevenção e na solução de conflitos. Nas palavras de Menezes (2015, p. 61), as relações jurídicas estabelecidas no ambiente marinho compõem o objeto do Direito do Mar, seja no meio aquático, seja no leito e subsolo; abrangem seu uso, sua exploração e manutenção de seus recursos vivos.

À vista disso, o objeto do direito do mar está restrito as relações internacionais entre nações sobre a jurisdição e competência facultada a cada um no âmbito das áreas náuticas, nesse caso o Mar Territorial, Zona Contígua e ZEE. Assevera ainda Menezes (2015, p. 42) que:

A existência de um documento formal acaba tendo caráter preventivo para as relações estabelecidas nesse espaço, visto que muitos dos seus dispositivos servem como orientadores das relações entre os Estados. Ao estabelecer como objetivo a

¹² SANTOS, Herez. INTRODUÇÃO AO DIREITO MARÍTIMO. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=44>> Acesso em: 09 jul. 2017.

¹³ MARTINS, Eliane M. Octaviano. CURSO DE DIREITO MARÍTIMO. Vol. I. 2008. p. 38.

utilização pacífica do mar, a Convenção afastou práticas voltadas para seu mau uso ou posições soberanistas, baseadas em relações de poder.

Tudo considerando a total importância e influência que a Convenção Montego Bay (CNUDM) teve na segurança das relações internacionais e, por conseguinte, uma conexão pacífica entre os povos e Estados, voltando novamente a dar visibilidade ao realce feito por mesma, sobre os aspetos de soberania e jurisdição.

Outra ramificação que merece respaldo é o direito marítimo público interno, o qual a presença do estado é predominante conglomerando questões de ordem administrativa, penal, processual e constitucional dentro dos limites das suas águas.

Por fim, o direito marítimo privado que rege normas que constituem relações particulares, decorrentes de comércio marítimo. Assim, as normas de tráfico internacional reguladas por este ramo de direito marítimo está vinculado ao direito empresarial marítimo, visto que visam regulamentar atividades empresariais de navegação marítima e contratos marítimos (MARTINS, p. 46).

Subdivide-se, também em direito marítimo privado interno _ complexo de normas que regulamentam relações jurídicas concernentes a exploração mercantil de navegação_ e direito marítimo privado internacional que contém, nesse caso, normas referentes ao comércio marítimo internacional.

2.3 PIRATARIA: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA, CONCEITO E O GOLFO DA GUINÉ

Muitos conflitos armados, atos de violência foram desenvolvidos no campo marítimo, incluindo a pirataria e o terrorismo (por objetivos políticos, especialmente). A pirataria vem-se desenvolvendo principalmente nas costas das nações mais desestruturadas e menos desenvolvidas, assumindo, dependendo da região onde forem praticadas, formas diferentes.

2.3.1 Contextualização Histórica

Pirataria no mar compreende em um fenômeno tão antigo quanto a expansão marítima. Proveniente dos mais arcaicos costumes de direito internacional, a repulsa por este tipo de atividade é tão predecessor quanto a qualquer legislação e conceito em relação à matéria.

A palavra pirataria, etimologicamente falando, tem sua origem na língua grega, “peiratés”, o qual no âmbito de navegação vem a ser considerado como o bandido que pilha os navios; aquele que pratica a pirataria, denominado de “ladrão do mar”, vulgarmente, também apelidado de “os lobos do mar”.

Ao falar-se de pirataria, geralmente, já se remete ao que retratam os cinemas, os famosos “Piratas do Caribe”, os piratas em busca do tesouro perdido. A prática de pirataria é extremamente antiga e remonta às épocas antes de Cristo, preexistindo até mesmo antes da navegação e expansão marítima. A vista disso, a percepção que se tem do pirata como desafeiçoado da humanidade desde as primeiras civilizações, vem sofrendo variações com a dinâmica social e consequentemente uma coerção universal à pirataria marítima.

Na realidade, fora Homero que utilizou pela primeira vez o termo pirataria, em sua obra Odisseia (HOMERO, 1981), a qual, aproximadamente 735 anos antes de Cristo, pirataria marítima tinha sido praticada pelos gregos que roubavam mercadores fenícios e assírios. Na verdade, eles trafegavam em certas rotas comerciais no intuito de apropriarem-se de riquezas alheias e principalmente de pessoas com status e de posses, de forma a beneficiarem-se com o suposto resgate.

As grandes navegações dos séculos XV e XVI tiveram origem na enorme necessidade de expansão econômica da Europa. O empobrecimento econômico da nobreza, a deficiência de produtos alimentícios para alimentação da população, a falta de metais preciosos, como ouro e a prata, para confecção de moedas e principalmente o surgimento de uma burguesia mercantil, justificou o interesse dos europeus em aumentar sua margem de lucro, e consequentemente o fortalecimento do Estado, com a centralização do poder monárquico.

É neste sentido que ressalta Eliane Octaviano (2008, p. 31):

O comércio marítimo, a construção de frotas mercantes e o estabelecimento de rotas marítimas foram fundamentais para o desenvolvimento de certas civilizações. Destarte, o mar consagrou-se elemento da natureza imprescindível no desenvolvimento, na sobrevivência e no poder das nações.

O comércio é uma das manifestações mais expressivas da atividade humana. É um dos agentes mais eficazes da transmissão de ideias e um dos veículos mais possantes e da sociedade da civilização (VITRAL, p. 21, 1977).

Por isso, o dizer que, o séc. XV fora marcado, pelas grandes viagens marítimas em busca de novas rotas, mercado e produto comercial. E tendo seu auge entre os séculos XVI e XVIII, esta prática de pirataria, que surge de forma autônoma e organizada, meramente

cruzavam os mares no intuito de mover pilhagens e saques a embarcações, e consequentemente obterem riquezas e poder. Muitos países tentavam obter o controle de rotas comerciais e atacar a concorrência que estava no caminho era uma prática comum. Depois dos gregos, foram à vez de os normandos atuarem como piratas nas ilhas britânicas, França e império germânico na idade média. Desta forma, mais em diante, a pirataria se eclodiu pelo mundo moderno chegando até Caribe. É saudável ressaltar que, nesse período, algumas nações permitiam que os piratas atuassem na guerra, ou seja, existiam as famosas “cartas dos corsários” que eram dadas pela monarquia inglesa, autorizando seus marinheiros a atacarem embarcações de países inimigos em períodos de guerra.

A figura dos Corsários, seriam como “piratas legais”, em que exerciam missões sancionadas sob autoridade e proteção da coroa – eram comissionados por um governo para fazer represálias ou se vingar do inimigo em tempo de guerra, além do mais poderiam manter uma grande parte ou a totalidade do dinheiro dos navios capturados. Um exemplo real dos ditos piratas legal seria o famoso Francis Drake, o qual recebia ordens e realizava diversas atividades do gênero para coroa britânica. Drake teria como parceira secreta para seus crimes de pirataria, a rainha Elizabeth I, e em 1579 no oceano pacífico, ao largo da costa de América do Sul, aquele realizou o maior roubo de carga contra embarcação espanhola, que fora suficiente para pagar todas as dívidas da Inglaterra e financiar o governo por um ano (BRANDÃO, 2010). Baseado nesse argumento, o mesmo, realça ainda que “no século XIX a pirataria intensificou-se nos mares da Indochina, onde atuava uma profusão de malaios bem organizados que se tornaram famosos e obrigaram as forças navais espanholas, holandesas e inglesas a dirigir contra eles expedições de guerra e a travar verdadeiros combates navais”.

Portanto, o lapso presente nos ditos piratas e pirataria, fez com que tais expressões compreendessem uma gama de condutas, desde os mais heroicos, amigos da pátria, antes defendidas pelos membros da nobreza até os atos mais hostis.

2.3.2 Conceito de Pirataria Marítima

Apesar de a pirataria marítima ser um fenômeno com séculos de existência, só muito recentemente tem tido uma repercussão e enquadramento legal a nível internacional, sendo assim, considerando o embasamento de Brandão (2010, p. 3):

A pirataria foi a preocupação mais antiga do mundo marítimo. Historicamente, ela teve uma importância considerável porque a insegurança dos mares foi, durante séculos, um fator dominante. A “desnacionalização” do pirata é uma das regras mais

velhas que se encontram no direito marítimo e traduz a ideia, juridicamente exata, de que o princípio de não interferência em navios de outras bandeiras não é válido em caso de pirataria.

Pirataria marítima representa um fenômeno de grande inquietação para a comunidade internacional, vez que a prática destas condutas delituosas traz enormes prejuízos à economia global, além de graves violações aos direitos humanos.

Antes de versar sobre os alvoroços que o tema gera, reputa-se conveniente, demonstrar o que se entende por “pirataria marítima”, conceito este levado a cabo pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), o qual em seu art. 101 prescreve quais atos considerar-se-ão de pirataria, *in verbis*:

[...] Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - i. Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii. Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum estado;
- b) Todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b).

Pois bem, segundo Eliane Octaviano, esta seria a conceituação de pirataria sob a ótica internacionalista. Já sob o ângulo criminalista, o crime de pirataria pertence mais a esfera das leis internacionais. Acrescenta ainda a autora (2008, p. 500):

A pirataria envolvendo atos ilícitos de tripulantes e passageiros está regulada pela Convenção de Tóquio (1967) e abrange: atos ilícitos envolvendo violência, detenção ou depredação, cometidos com fins particulares por tripulantes ou passageiros de navios ou aeronaves, em alto-mar, contra outro navio ou aeronave ou contra pessoas ou propriedade a bordo de tal navio ou aeronave; e contra navio, aeronave, pessoas ou propriedades em lugar fora de jurisdição de qualquer Estado.

A pirataria no alto-mar se caracteriza por um ato ilícito de violência ou de detenção ou por todo o ato de depredação cometido para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados (MENEZES, 2015).

Outros autores vêm reforçando essa ideia conceituando, pirataria marítima como sendo, “o saque, a depredação ou o apresamento de navio, geralmente sob violência, e com fins privados” (MARTINS, 2008, p. 82, apud SPERANZA FILHO), ou mesmo como “qualquer roubo ou outro ato de violência, com fins privados e sem autorização de autoridade pública, cometido em mares ou no espaço aéreo localizados fora da jurisdição de qualquer Estado” (JENKINS, 2013, apud SPERANZA FILHO).

Para Menezes (2015, p. 130), entretanto:

A pirataria pode ser praticada em qualquer ambiente, seja no mar territorial ou fora dele. O que a Convenção fez foi disciplinar um tipo específico de pirataria que, por conta da dimensão do espaço em que é praticada e da ausência de jurisdição sobre ele, necessitava ser abordado no contexto da redação do tratado.

Como reforço a tal intervenção, CNUDM dispõe que qualquer Estado é revestido de autonomia para apresar embarcações ou aeronaves piratas, seja no alto mar ou quaisquer outras áreas não submetidas à jurisdição de outro Estado¹⁴. Contrariamente a maioria de outros problemas do crime organizado, a pirataria é diferenciada e transnacional, vez que o navio é considerado o território soberano da nação cuja bandeira é estreada.

Dessa forma, conceituar pirataria marítima, atualmente não é um trabalho fácil, dado as suas peculiaridades, devendo esta conter todos os atos descritos no artigo 101 da Convenção acima transcrita. Assim, como esclarece Speranza Filho (2014, p. 6):

[...] Todos esses atos descritos na CNUDM III, para que possam configurar pirataria, hão de ser praticados em lugar não submetido à jurisdição de um Estado, sob pena de serem considerados outros tipos penais previstos na legislação interna de tal Estado, delitos estes classificados pela Organização Marítima Internacional.

Ou seja, constituir-se-á pirataria marítima, meramente, caso os atos praticados forem realizados fora da jurisdição de algum Estado _ para além dos limites do mar territorial _ do contrário integrará aos crimes de jurisdição interna dos Estados onde foram praticados, o que competiria, apenas a este julgar o referido fato.

2.3.3 Pirataria Marítima no Golfo da Guiné

Esses conceitos de pirataria moderna, acima mencionados, propalaram-se a partir dos ataques presenciados no Golfo do Áden, correntemente chamados de “os piratas da Somália”.

¹⁴ CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. 1982. Art. 105.

Portanto, conforme dispõe o item 100 da UNCLOS (Convenção de 82), o combate à pirataria marítima compreende a um dever de cooperação internacional dos Estados na repressão desta prática criminosa.

Somália é considerada por muitos como um estado falido, o qual detém total incapacidade de resguardar seus bens e garantir segurança necessária da vossa população.

A pirataria marítima teve seu “boom” entre os séculos XV e XVII, aproximadamente, e era e, ainda, é uma atividade extremamente lucrativa, porém geralmente ilegal com exceção dos famosos corsários que tinham completa autorização de seus governos para atacarem os navios de nações inimigas.

Contudo, décadas passaram, mas os piratas continuam na ativa, trocaram meramente as espadas e vestimentas apuradas por poucas roupas, metralhadoras e armas de grande porte. Aproximadamente, nos anos de 2005 tal prática voltou novamente a ganhar visibilidade e tornar uma das maiores preocupações das Organizações Internacionais.

A pirataria na Somália está profundamente enraizada em vários fatores socioeconômicos, predominantemente pobreza, a fome e insegurança civil da população costeira. Ou seja, a situação caótica, a grande instabilidade, a ausência de um governo central e não menos importante, a localização do país no Corno da África facultam condições favoráveis para o crescimento da pirataria na Somália, desde a década de 90.

Considerando o workshop realizado pelo Representante Especial do Secretário geral da ONU para a Somália, em 2008, a pirataria não era, antes de 1990, uma questão importante na costa da Somália, contudo como na maioria das nações costeiras houve incidentes irregulares de assalto à mão armada contra pequenas embarcações de pesca ou lazer que ficaram presas a um grupo armado, ou navios que se derrubaram da costa. E uma forma mais estruturada de pirataria começou em meados da década de 90, quando alguns grupos armados, alegando que foram autorizados guardas costeiras, para proteger os recursos de pesca da Somália, atacaram os navios os quais afirmavam que estavam pescando ilegalmente em suas águas territoriais e os manteve por resgate. Isso se expandiu lentamente após 2000 para qualquer navio que navegasse dentro ou perto das águas territoriais somalis. Tanto os navios como as tripulações eram mantidas reféns e resgates exigidos¹⁵.

Ademais, os ditos piratas, somalis, realizavam ataques às embarcações, sequestravam tripulantes e conseqüentemente pediam resgates internacionais, lesando seriamente uma importante rota marítima internacional e acarretando prejuízos à economia mundial.

¹⁵ PIRACY OFF THE SOMALI COAST. p. 14. 2008.

Conquanto as medidas antipirataria tenham, em partes, definhado os ataques as embarcações comerciais, no golfo do Aden, os barcos de pescas continuam enfrentando ataques esporadicamente. Exemplo disso, fora o surpreendente sequestro de um navio petroleiro ao largo da costa norte da Somália, numa segunda-feira, 13 de março de 2017¹⁶.

Tudo isso fundamentado em uma das maiores causas da pirataria marítima no mundo, a corrente instabilidade política do país, o então chamado estado falido. A imagem que se tem de um Estado tradicional, como um ente voltado a racionalidade e detentor do monopólio, vem sendo distorcida pelos processos que modificam esse consenso.

Quando existe uma fraqueza na constituição do governo, este mostrar-se-á incapaz de promover elementos constitutivos eficazes para manutenção da ordem pública, estabilidade jurídica interna e a coesão política e social. Por este motivo, as corrosões de autoridade, a degradação econômica, dão causa ao gangueterrismo (vão surgindo grupos que confrontam entre si em busca do poder).

Justamente, o que CASTRO (2012, p. 119) vem demonstrando:

Estado como monopolizador do uso legítimo da violência, nestes casos de falência ou de quase Estados, o aparelho burocrático nacional passa a não ser, reconhecidamente, o único a usar e ter legitimidade e legalidade sobre o monopólio da violência, permitindo que outras forças subnacionais (grupos étnicos, facções rivais, agentes politicamente organizados e articulados, clãs armadas) usem de tal expediente. [...] Juridicamente não se poderia falar, em tese, em falência do aparelho estatal, no entanto, o termo “Estado falido” (failed state) originado no mundo acadêmico anglo-saxão tem sido muito utilizado para explicar acerca da completa desagregação do Estado no campo da segurança pública e da manutenção da ordem civil, humanitária e política.

Consoante à clara narração do autor acima frisado, o termo de Estado falido é aplicado, meramente para retratar o clientelismo, a má governança e, por conseguinte a corrosão do Estado no que toca a segurança pública e principalmente excessivas violações aos direitos humanos (violações de direitos civis e liberdades individuais).

O autor evidencia ainda que essas sequelas, geralmente acarretam problemas transfronteiriços, fugas de grandes contingentes populacionais para nações próximas, na busca de refúgio e manutenção básica, como alimentação, segurança e moradia (idem). De certo, tais negligências, o fracasso constitutivo-governamental chamam atenção e preocupação das nações internacionais.

¹⁶FOLHA DE S. PAULO. Jornal. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2017/03/1866662-somalia-volta-a-registrar-alta-de-ataques-de-piratas.shtml>> Acesso em: 02 jul, 2017.

Em virtude da grande notoriedade que o caso, pirataria na Somália, o “corno da África” atingiu a opinião pública e a imprensa internacional, torna-se imprescindível essa comparação com que acontece, hodiernamente, no Golfo da Guiné. Tratam-se, tão somente de uma mudança de estratégias e principalmente de objeto, nomeadamente roubos contra embarcações cargueiras e plataformas petrolíferas.

Levando em consideração, o relatório apresentado sobre a segurança marítima no golfo da guiné¹⁷, em 2015, há de se entender que, Golfo da Guiné é uma vasta área, compreendendo 6000 quilômetros de litoral que se estende do Senegal no norte a Angola no sul, com 20 estados e ilhas costeiras soberanas, além de vários estados sem litoral. Abrangendo também duas regiões, nomeadamente a África Ocidental e Central.

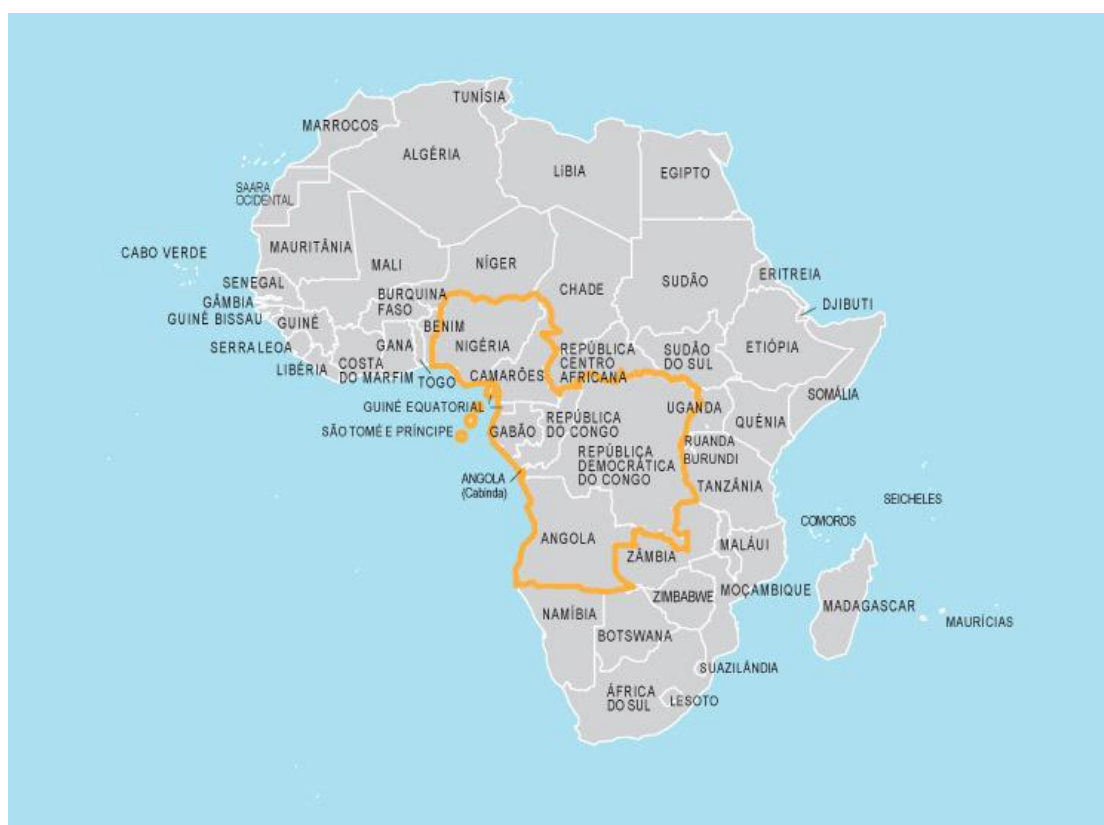


Figura 1 – Golfo da Guiné
Fonte: A Comissão do Golfo da Guiné¹⁸

As discrepâncias dos contextos políticos constituem fatores que despertam atenção e que devem ser levados em consideração, ao analisar esses dois (2) objetos de pirataria. Angola, São Tomé e Príncipe, Nigéria, por exemplo, não são Somália; o que de certo denega

¹⁷ JACOBSEN, Katja Lindskov and Johannes Riber Nordby. MARITIME SECURITY IN THE GULF OF GUINEA. p. 08. 2015.

¹⁸ Disponível em: <<http://cggrps.org/a-comissao-do-golfo-da-guine/>>. Acesso em 13 de mar. 2017.

o argumento de que a pirataria, assim como outras ameaças de segurança internacional (terrorismo, ganguetismo) sobrevivem única e exclusivamente da “falência estatal”.

Golfo da guiné é uma área muito rica em minérios e petróleo, e conseqüentemente ótima para sustentar a ambição dos ditos piratas, dado a vulnerabilidade das suas águas. Além disso, outro aspecto importante, o qual atrai foco para o golfo é a sua posição geográfica.

Golfo da guiné é normalmente considerado, como uma vasta reentrância na costa ocidental de África, e uma entidade – geográfica histórica e política - de contornos mal definidos, mas de grande importância devido aos vastos recursos naturais, principalmente o petróleo (ESCORREGA, 2010, p. 04).

Destarte, a referida região, hoje é um dos principais centros de pirataria no mundo, mormente depois da grande e recente descoberta de petróleo na região, a qual ocasionou o acréscimo de indústrias petrolíferas, intensificando, assim o tráfego de hidrocarbonetos na área.

Além do mais, por dispor de ótimo posicionamento geográfico, o escoamento de petróleo na área não necessita de pontos de estrangulamento, o que faz com que variados países, certamente, dependam da região de forma a assegurarem vossos consumos energéticos.

Sendo assim, os meios utilizados para combater a pirataria marítima no golfo do Áden, não poderão, em regra, serem os mesmos a serem usados na região do golfo da guiné, visto que, a situação é totalmente diferente, a capacidade dos Estados que compõem o golfo da guiné é diferente da Somália, onde praticamente há inexistência de governo.

Entretanto, a carência de meios de segurança marítima na referida região gera certa insegurança para o comércio global. Navios por vezes são assaltados com tanta precisão, criando conseqüentemente suspeitas envolvendo a tripulação e os ditos piratas.

A situação é preocupante, dado que, atualmente golfo da guiné é a primeira região petrolífera da África subsaariana com presença das principais nações produtoras do continente: Nigéria, Angola e Guiné Equatorial. Produzindo, por si só nas imediações de cinco (5) milhões de barris dos nove (9) milhões, produzido comumente na África subsaariana; ademais tornou-se um dos principais pontos de partida dos fluxos petrolíferos e de gás para a Europa, Estados Unidos de América, China, Índia e o Brasil.¹⁹

Esse é o contexto que fundamenta a pirataria na região. Os piratas têm focado cada vez mais em navios petroleiros, vez que os países no golfo da guiné lucram, de certo modo, com as extrações realizadas por dia de milhões de barris de petróleo. Entretanto, a partir do

¹⁹ Rapport Afrique N°195. LE GOLFE DE GUINEE : LA NOUVELLE ZONE A HAUT RISQUE. p. 3. 2012.

momento que realizam o roubo desses produtos, vendem de imediato no mercado negro, e indubitavelmente saem lucrando.

3 CONTINGÊNCIA PÓSTERA PARA O DOMÍNIO MARÍTIMO

O fenômeno de pirataria em causa consiste em um evento cíclico, apresentando períodos de grandes surtos e por vezes de incidentes ínfimos, contudo, nos últimos anos o alastrar dos ataques piratas nos oceanos vem gerando enormes encargos à Comunidade Internacional, não só ao combate como também na proteção do tráfego marítimo.

Geralmente, após anos sem interferências, os governos e as companhias de navegação tornam-se complacentes por insuficiência ou mesmo por falta de incidentes. Dessa forma, à medida que as empresas e os Estados reduzem seus investimentos em segurança de suas águas, por conseguinte, permitem com que os piratas voltem à ativa e renovados.

Motivo este, que a pirataria nos últimos anos cresceu bruscamente; além do mais, diariamente têm ocorridos incidentes, onde os piratas saqueiam ou sequestram embarcações causando, até mesmo danos à tripulação quando suas demandas de resgates não são atendidas com precisão pelas autoridades.

3.1 ANÁLISE COMPARATIVA DA PIRATARIA NO MUNDO

Desde os primórdios, histórias de piratas demonstravam um ar de carisma e romance, porém no séc. XXI os ditos piratas denigrem a ideologia putativa criada no ceio social. Durante anos, por consequências de estado falho, o Golfo do Áden, costa da Somália, como afirmara em capítulo acima, fora o principal cenário atrativo dos piratas.

Existem argumentos de que por ausência de governo e na ambição de agregar o poder, Somália presenciou em 1991, conflitos entre facções, fazendo com que os países desenvolvidos aproveitassem dessa situação caótica, praticando pescas ilegais e principalmente usando suas águas territoriais como “lixreira” de resíduos nocivos a vida humana_ o que esgota, de fato, recursos pesqueiros da Somália e consequentemente, tornando a situação ainda mais miserável²⁰.

Apesar da reestruturação do país e da intensificação de segurança por medidas especiais (Missão Atlanta, por exemplo), terem contribuindo na diminuição dos ataques de piratas na costa da Somália, não significa que a ameaça se perfez.

De acordo com o grande número de ocorrência de pirataria marítima, o International Maritime Bureau (IMB) tem classificado variadas regiões do globo como áreas de risco,

²⁰ Documentário. PIRATAS: Quem São os Verdadeiros Piratas da Somália. Disponível em: <<https://youtu.be/MDKb5Fg2Yp4>> Acesso em 13 jun. 2016.

nomeadamente o Golfo do Áden, Golfo da Guiné e Sudeste da Ásia, justificando os motivos de tais incidentes, principalmente devido à vossa situação geográfica conveniente à existência de importantes rotas comerciais. As restantes configuram áreas nos quais os maiores números de ataques são de roubos contra navios, exercidos em portos, ou em águas arquipelágicas próximas à costa.

É que dispõe o Code of Practice for the Investigation of Piracy and Armed Robbery Against Ships²¹(p. 4), item 2.2: “Armed robbery against ships” means any of the following acts:

1. any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea;
2. any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.



Figura 2: Mapa de incidentes de pirataria e roubo armado (IMB 2017)
Fonte: International Chamber of Commerce – Commercial Crime Service²²

²¹ Código de Prática para a Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armado Contra Navios. RESOLUTION A. 1025 (26).

²² Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>> Acesso em 08 nov. 2017.

Considerando a disposição do art. 101 da CNUDM, meramente configuraria pirataria os atos ali apresentados_ realizados em áreas não submetidas à jurisdição de Estado algum, caso contrário constituiriam crimes de jurisdição interna dos Estados em que forem praticados.

Destarte, objetivando o combate a esse fenômeno mundial, o IMB vem realizando estudos e apresentando relatórios anual e trimestralmente sobre os incidentes de pirataria e assaltos à mão armada a nível mundial contra os navios. Para melhor compreensão do “terror mundial”, deve-se observar e interpretar as seguintes ilustrações, referente ao ano de 2016.

TABLE 1: Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks, January – December: 2012 – 2016

	Location	2012	2013	2014	2015	2016
S E ASIA	Indonesia	81	106	100	108	49
	Malacca Straits	2	1	1	5	
	Malaysia	12	9	24	13	7
	Philippines	3	3	6	11	10
	Singapore Straits	6	9	8	9	2
	Thailand			2	1	
EAST ASIA	China	1			4	7
	South China Sea	2	4	1		
	Vietnam	4	9	7	27	9
INDIAN SUB	Bangladesh	11	12	21	11	3
CONTINENT	India	8	14	13	13	14
SOUTH AMERICA	Brazil	1	1	1		
	Colombia	5	7	2	5	4
	Costa Rica	1				
	Dominican Republic	1	1			
	Ecuador	4	3			
	Guyana		2	1		2
	Haiti	2			2	4
	Mexico					1
	Peru	3	4			11
	Venezuela			1	1	5
	Algeria	1				
AFRICA	Angola			1		2
	Benin	2				1
	Cameroon	1		1	1	
	Dem. Republic of Congo	2		1	3	2
	Dem. Rep. of Sao Tome & Principe			1		
	Egypt	7	7		1	
	Gabon		2	1		
	Ghana	2	1	4	2	3
	Guinea	3	1		3	3
	Gulf of Aden*	13	6	4		1
	Ivory Coast	5	4	3	1	1
	Kenya	1	1		2	2
	Liberia			1	2	
	Mauritania		1			
	Morocco		1	1		1
	Mozambique	2	2	1	1	1
	Nigeria	27	31	18	14	36
	Red Sea*	13	2	4		
	Sierra Leone	1	2	1		
	Somalia*	49	7	3		1
	South Africa					1
	Tanzania	2	1	1		
	The Congo	4	3	7	5	6
	Togo	15	7	2		1
	Oman			2		
REST OF	Papua New Guinea				1	
WORLD	Yemen					1
Total at year end		297	264	245	246	191

Figura 3: Locais de Ataques e Atentados (IMB 2016).

Fonte: Piracy and Armed Robbery Against Ships²³

²³ Disponível em: <file:///C:/Users/jelcy/Downloads/2016_Q3_IMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em 17 de set. 2017.

Indonésia vem liderando o ranking dos delitos praticados contra as embarcações e principalmente contra a pessoa humana, no mar, considerando os dados apresentados pela ICC International Maritime Bureau, em janeiro de 2017. De acordo com o relatório da IMB²⁴, em 07 de maio de 2016, as Ilhas Cook registraram que Tanker MT Hai Soon 12 foi atacado e sequestrado por piratas armados em curso, cerca de 21nm ao sul de Pulau Serutu, na Indonésia, aproximadamente a 2045 LT. O navio petroleiro enquanto transitava de Singapura para Sunda Straits foi atacado por piratas, que tomaram reféns toda a tripulação e sequestrou o petroleiro. A Marinha da Indonésia despachou com patrulhas que posteriormente localizaram e interceptaram o navio petroleiro sequestrado, resgatando todos os membros da tripulação e, por conseguinte, foram também detidos nove (09) piratas.

CHART A: The following five locations recorded around 63% attacks from a total of 191 reported attacks for the period.

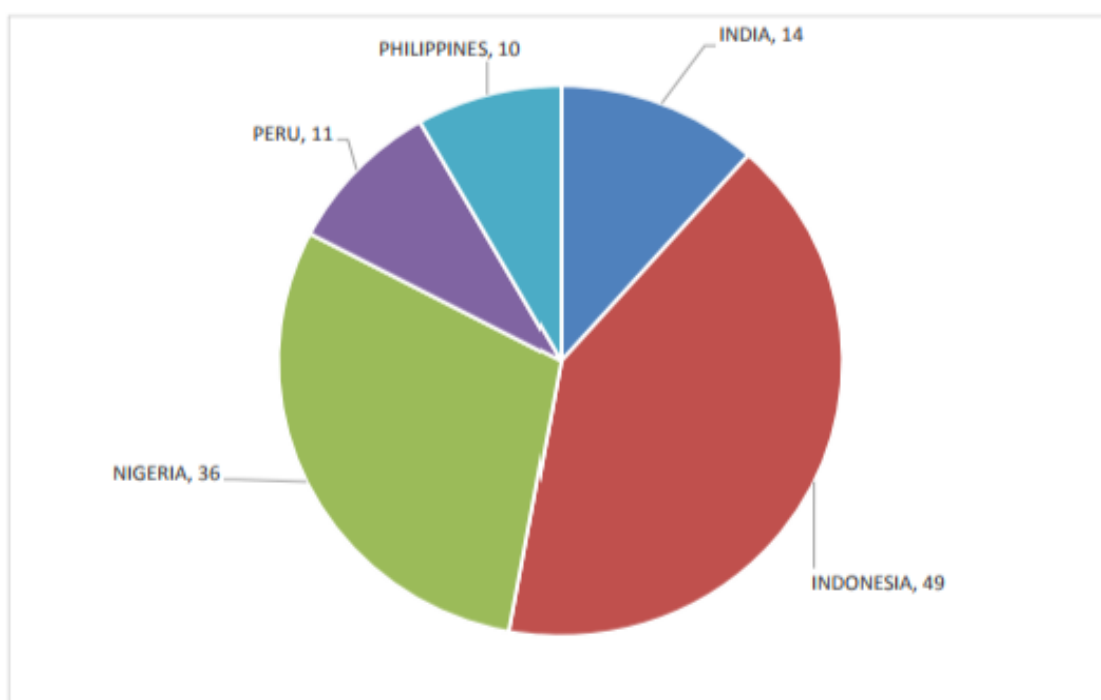


Figura 4: Cinco Locais que Registraram cerca de 63% de ataques (IMB 2016).

Fonte: Piracy and Armed Robbery Against Ships²⁵

O gráfico acima ilustra as cinco (05) regiões que no total de 191 ataques relatados de incidentes de pirataria e demais, registraram 63% deles. Configuram, portanto, as “famosas”

²⁴ Report for the Period. 1 January – 31 December 2016.

²⁵ Disponível em: <file:///C:/Users/jelcy/Downloads/2016_Q3_IMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em 17 de set. 2017.

zonas de risco, e Nigéria, Golfo da Guiné vem liderando em segundo lugar, logo após a Indonésia (sudeste asiático).

Em 07 de julho de 2016, por exemplo, um navio de entrega offshore nigeriano MV Prince Joseph 1 fora atacado por três (03) piratas armados, os quais dispararam e embarcaram no navio com sucesso. Alarme foi acionado, alerta de socorro ativado e a tripulação não “essencial” recuou para a cidadela, e os piratas sequestraram cinco (05) membros da tripulação, roubaram seus pertences pessoais e fugiram. O diretor foi baleado na cabeça, e as autoridades nigerianas notificaram e estão investigando o caso.

Ações desse gênero vêm acontecendo repetidamente nestas regiões, e sempre atrelada à violência contra o semelhante (tripulações). Em 27 de novembro de 2016, um navio cargueiro refrigerado panameiro foi atacado e sequestrado, também por pessoas armadas enquanto ancorados em Cotonou Outer Anchorage, Benin aproximadamente 2145 LT. O IMB PRC transmitiu imediatamente mensagem para todas as autoridades da região, incluindo Benin e as autoridades Nigerianas. Esta por sua vez despachou dois (02) navios de guerra de forma a localizar e interceptar o navio faltante com 20 tripulações a bordo. Enquanto esses navios aproximavam da embarcação sequestrada, foi relatado que quinze piratas escaparam junto com três membros da tripulação refém. A equipe restante conseguiu navegar o navio para um porto seguro.

CHART B: Monthly comparison of incidents during January – December 2016

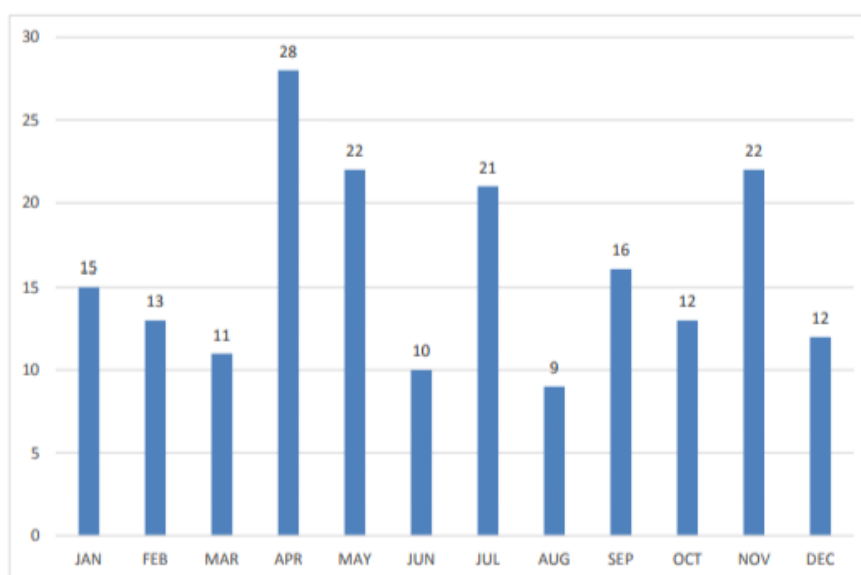


Figura 5: Comparação de Incidentes Mensal de janeiro a dezembro (IMB 2016)

Fonte: Piracy and Armed Robbery Against Ships²⁶

²⁶ Disponível em: <file:///C:/Users/jelcy/Downloads/2016_Q3_IMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em 17 de set. 2017.

Um total de 191 incidentes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios, foram reportados ao IMB PRC²⁷ em 2016, sendo o resultado anual considerado o mais baixo desde 1991, quando 202 incidentes foram registrados mundialmente.

A queda dos ataques em 2016 vem alegrando as autoridades internacionais e certamente devolvendo esperança aos mares. Foram 150 navios embarcados, vinte e duas (22) tentativas de ataques, doze (12) deles disparadas e sete (7) sequestrados, foram feitos reféns total de 151 indivíduos e sessenta e dois (62) sequestrados em quinze (15) incidentes separados em comparação com os dezenove (19) tripulantes raptados de cinco (5) incidentes em 2015²⁸.

Chart C: Total incidents as per region of the world January – December 2016

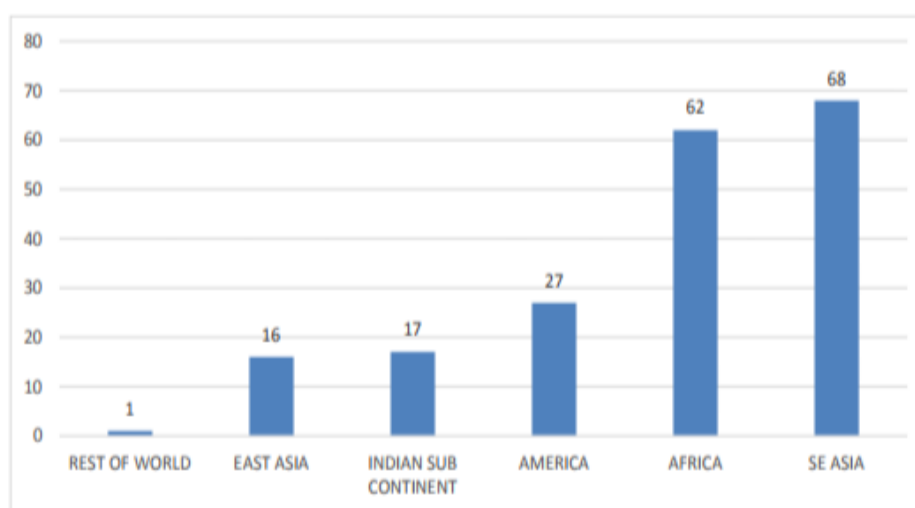


Figura 6: Totais de Incidentes Mundial por Região de janeiro a dezembro (IMB 2016).
Fonte: Piracy and Armed Robbery Against Ships²⁹

O Golfo da Guiné (África Ocidental) continua sendo o “hotspot³⁰” de sequestro no mundo, com trinta e quatro (34) tripulantes em nove (9) incidentes separados, em 2016, e três (3) embarcações, do mesmo modo, foram sequestradas no golfo da guiné. O que se verifica, é que houve um notável aumento do número de incidentes registrados na Nigéria com 36 ataques em 2016, em relação com os 14 de 2015.

²⁷ Centro de Relatórios de Pirataria.

²⁸ Informações obtidas através do relatório apresentado anualmente pelo ICC International Maritime Bureau. 2016.

²⁹ Disponível em: <file:///C:/Users/jelcy/Downloads/2016_Q3_IMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em 17 de set. 2017.

³⁰ Hotspot significa “pontos quentes”. Termo usado para identificar regiões que concentra o mais alto nível de biodiversidade da terra e que ao mesmo tempo são áreas mais ameaçadas do globo.

Na verdade, nove (9) dos doze (12) navios disparados ocorreram na Nigéria em 2016, em aproximadamente 100nm do litoral. Por outro lado, houve uma redução na Indonésia, de 108 em 2015 para 49 em 2016.

Entretanto, diversas águas continuam sendo afetadas, tornando-se um grande desafio para as Organizações Internacionais para prevenir incidentes desse tipo, portanto, como forma de tentar guerilhar e estar a par desse “câncer” mundial, ICC International Maritime Bureau apresentou em outubro de 2017, novamente um relatório dos incidentes de pirataria e assaltos à mão armada nos oceanos contra navios, relacionado aos nove meses, de 1 de janeiro à 30 de setembro.

Examine-se, então:

TABLE 1: Locations of **ACTUAL** and **ATTEMPTED** attacks, January – September 2013 – 2017

Locations	2013	2014	2015	2016	2017
S E ASIA					
Indonesia	68	72	86	33	23
Malacca Straits	1	1	5		
Malaysia	5	15	11	5	6
Philippines	2	5	8	5	17
Singapore Straits	5	8	9	1	1
Thailand		2	1		
EAST ASIA					
China				5	1
South China Sea	4				
Vietnam	6	2	19	6	1
INDIAN					
Bangladesh	10	15	11	3	7
SUB CONT					
India	7	10	7	14	2
AMERICAS					
Brazil		1			
Colombia	6	1	4	3	3
Ecuador	3				2
Guyana	1			1	1
Haiti			1	2	1
Peru	4			7	2
Venezuela			1	3	11
AFRICA					
Angola		1		1	1
Cameroon		1			
Democratic Rep. of Congo		1	2	2	
Egypt	7				
Gabon	2	1			
Ghana		4	2	2	1
Guinea	1		3	3	2
Gulf of Aden*	4	4		1	2
Ivory Coast	4	2	1	1	1
Kenya			2	2	1
Liberia		1	1		
Mauritania	1				
Morocco				1	
Mozambique	1		1	1	2
Nigeria	29	13	12	31	20
Red Sea*	2	3			1
Senegal					1
Sierra Leone	1	1			4
Somalia	4	3			4
South Africa				1	
Tanzania	1	1			
The Congo	2	6	2	5	1
Togo	7	2		1	
REST OF WORLD					
Oman		2			1
Papua New Guinea			1		
Yemen				1	1
Subtotal for nine months	188	178	190	141	121
Total at year end	264	245	246	191	

Figura 7: Locais de Ataques e Atentados (IMB 2017).

Fonte: Piracy and Armed Robbery Against Ships³¹

³¹ Disponível em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2017/10/2017-Q3-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf>>. Acesso em 27 de out. 2017.

Apesar desses infelizes e contínuos acontecimentos PRC vem parabenizando as ações das autoridades indonésia, que têm sido positivas vez que resultaram na redução de incidentes nessas áreas. Contudo, a Polícia Marítima da Indonésia (IMP) continua aconselhando a todas as embarcações que pretendem ancorar, para fazê-la em áreas próximas de patrulhas.

Por mais que os registros demonstrem a queda dos números de incidentes, em nove meses fora contabilizados um total de 141 ataques em 2016 em relação aos 121 de 2017, no mesmo período; a pirataria ainda preocupa, até por que muitos dos ataques podem não terem sido denunciados.

CHART A: The following six locations contributed to 70% of the total attacks reported in the period January – September 2017

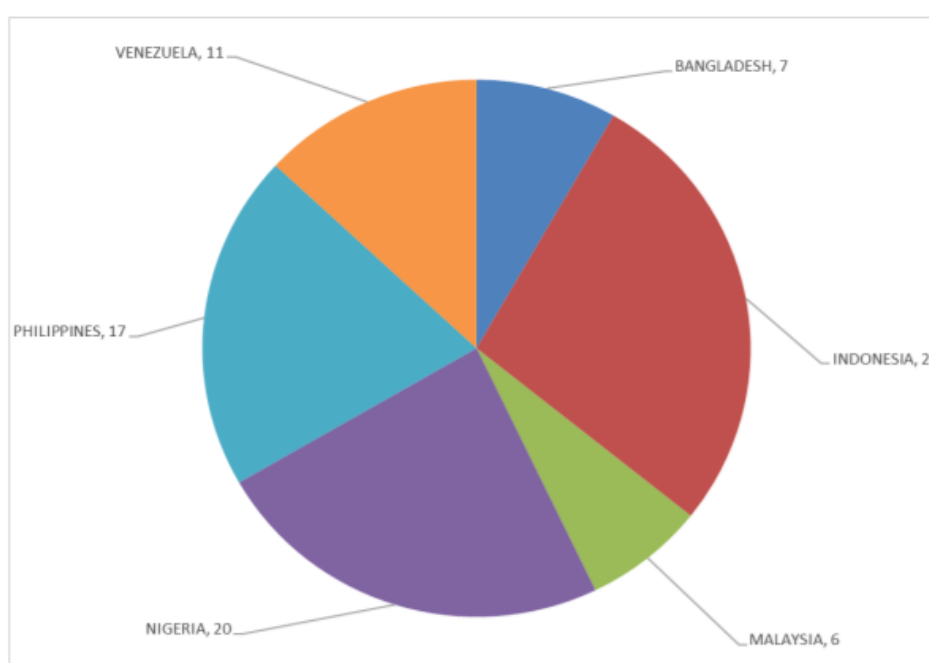


Figura 8: Seis Regiões que Registraram cerca de 70% de ataques (IMB 2017).

Fonte: Piracy and Armed Robbery Against Ships³²

Pela análise, há de se considerar que em relação ao ano de 2016, nos primeiros nove meses de 2017 houve um aumento no que toca as áreas de ataques, o que de fato contribui para o aumento de ataques nesse período (70%). Nigéria continua na sua infeliz posição com 20% de ataques, seguida de Indonésia (23%).

Em 29 de abril de 2017, um navio petroleiro LNG Lokoja marcado pelas Bermudas foi atacado e acionado por piratas em curso de cerca de 50nm SSW de Bonny Island, Nigéria. De acordo com as informações, dois barcos com aproximadamente cinco (5) piratas armados com

³² Disponível em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2017/10/2017-Q3-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf>>. Acesso em 27 de out. 2017.

rifles perseguiram e dispararam contra o petroleiro, porém, apesar de os barcos serem gerenciados para chegar ao nado no navio, devido as medidas de endurecimento, os piratas não conseguiram embarcar e abortaram o ataque.

O mesmo aconteceu em 31 de julho de ano acima mencionado, em que um petroleiro com bandeira nigeriana foi atacado por piratas enquanto estava trafegando na posição de cerca de 21nm SSW de Bonny, Nigéria aproximadamente 1750 UTC. Os criminosos atacaram e embarcaram no navio-tanque em andamento, roubaram os pertences pessoais da tripulação. Como consequência dessa ação, três membros da equipe ficaram desaparecidos (o que faz acreditar que foram sequestrados).

Em Filipinas sim houve um aumento considerável em menos de 1 ano_ 17% de ataques em um período de 9 meses, em relação aos 10% do ano anterior. Em 19 de fevereiro de 2017, por exemplo, um navio cargueiro do Vietnã MV Giang Hai, foi atacado por pessoas armadas em curso, por volta das 17nm Norte do Pearl Bank, Filipinas, aproximadamente 1024 UTC. Os infratores em uma lancha rápida atacaram, dispararam e embarcaram no navio com 17 membros da equipe náutica, danificaram equipamentos de navegação, sequestrando seis (6) tripulantes e por fim conseguiram escapar. Na real, como a tripulação fora transferida para o barco pirata, um dos integrantes caiu no mar (e fora presumida morta, por falta de resgate). Como resultado do terrível pesadelo, duas pessoas foram mortas durante o incidente, e a equipe restante conseguiu navegar até que a Guarda Costeira das Filipinas os interceptassem³³.

CHART C: Total incidents as per Regions of the world January – September 2017

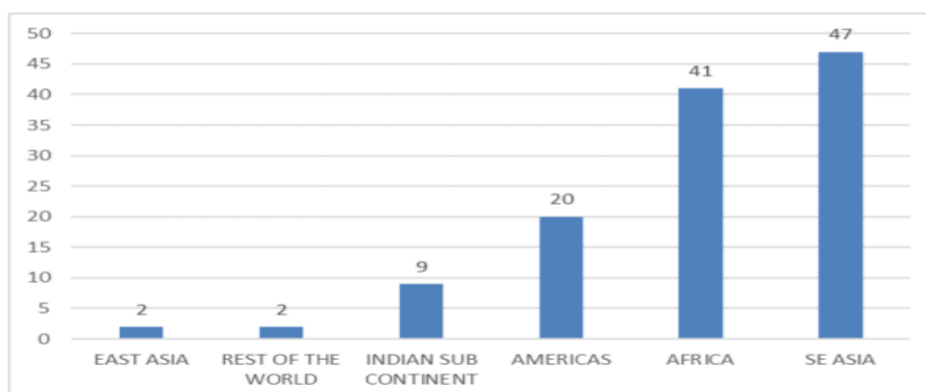


Figura 9: Totais de Incidentes Mundial por Região de janeiro a setembro (IMB 2017).
Fonte: Piracy and Armed Robbery Against Ships³⁴

³³ Fatos narrados no Relatório Trimestral apresentado pelo ICC International Maritime Bureau. 1 de janeiro – 30 de setembro. 2017.

³⁴ Disponível em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2017/10/2017-Q3-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf>>. Acesso em 27 de out. 2017.

O International Maritime Bureau, Centro de Relatórios reportaram nos primeiros nove meses de 2017 um total de 121 incidentes de pirataria e roubos contra embarcações. Noventa e dois (92) navios foram embarcados, 13 disparados, houve 11 tentativas de ataques e cinco sequestrados. Em comparação a 110 no mesmo período em 2016, foram tomados como reféns oitenta (80) tripulantes. Neste trimestre, foi registrado o sequestro de uma embarcação (um petroleiro de produtos com bandeira tailandesa foi atacado em Pulau Yu na Malásia, no início do ano, e graças à intervenção das autoridades de Malásia_ Agência Marítima_ dez pessoas foram apreendidas). E é exatamente esse tipo de ação (velocidade nas diligências) necessária para contrariar esses ataques, de acordo com IMB.

Em contrapartida, em outras regiões da Ásia, vem mostrando melhorias o número de incidentes principalmente de baixo nível na Indonésia. Já em África, cerca de 20 relatos contra todos os tipos de embarcações foram recebidos por Nigéria. Desses ataques 18 foram armados, com 16 dos 20 incidentes registrados em Brass, Bonny e Bayelsa. Constatou-se também que, desses 20, 17 embarcações atacadas estavam em andamento. Quarenta e nove (49) equipes foram sequestradas, onde as quais 39 ocorreram em águas nigerianas em sete (7) incidentes separados.

Ademais, verifica-se com veemência a preocupação e aumento assustador dos ataques em áreas, anteriormente, menos patrulhadas, é o caso de Venezuela; houve um aumento ao número de incidentes de baixo nível, com 11 em 2017 em relação com os 3 no mesmo período em 2016. Por este motivo, o fortalecimento da segurança marítima no Sudeste Asiático fora o foco principal do Projeto Mast da INTERPOL³⁵, proposto em uma reunião em Hanói, Vietnã, 9 e 10 de outubro (2017).

A mesma procurou definir os desafios e ameaças comuns enfrentados pelas agências marítimas em cada país, aumentar a conscientização sobre o suporte operacional da INTERPOL disponível para os países membros no domínio marítimo, fortalecer a coordenação e não menos importante, promover um maior compartilhamento de informações entre os órgãos de aplicação da lei marítima.

Diante disso, é possível vislumbrar que a cooperação internacional de forma a garantir a segurança marítima é indispensável, à vista disso, com os atos de pirataria marítima no Golfo da Guiné representavam cerca de 20% de todos os ataques de pirataria globais em

³⁵ Projeto de capacitação de dois anos divulgado na Reunião do Grupo de Trabalho de Diretores de Contato Regional da INTERPOL, financiado pelo Governo do Canadá, o qual visará a Indonésia, Malásia, Filipinas e Vietnã. Informações disponíveis em: <<https://www.interpol.int/News-and-media/News/2017/N2017-146>>.

2015, a INTERPOL, do mesmo modo em 2016 começou a implementar o Projeto Agwe na África Central e Ocidental para aumentar a capacidade da polícia para investigar crimes marítimos³⁶.

3.2 REPERCUSSÃO DA PIRATARIA NA ECONOMIA MUNDIAL

Desde o século passado observou-se um aumento progressivo no comércio mundial e à vista disso na economia mundial_ acessório segue o principal, onde as transações mercantis que levavam meses agora são concluídas em curto prazo. Malgrado haver um aumento, significativo de transporte de mercadorias por via aérea, cerca de 90% destas, continuam sendo transportados pelo sistema aquaviário, porém, adstrito a séries de incidentes e acasos.

Como havia apresentado acima, com os investimentos por parte das Organizações em patrulhas navais internacionais e regionais, globalmente, o “fenômeno”, pirataria marítima, tem estado em decadência desde 2012, contudo o seu estado de afrouxamento não é vital, vez que tais incidentes estão sendo cada vez mais realizados com violência e desumanidade, outrossim, o combate ao terrorismo marítimo, pesca ilegal, migrações náuticas pelas atividades ilícitas como tráficos de pessoas, armas e drogas.

Questões estas, que tem tornado a prevenção de incidentes de pirataria um enorme desafio. De certo, lesiona as principais vias de embarque, colocando em risco a fauna e flora marinha, a vida econômica e principalmente a vida humana – a chamada Segurança Marítima³⁷. Portanto, os danos desse flagelo não cairão meramente sobre a economia internacional, como também sobre os Estados que têm por base a economia advinda do mar. Motivo este que, medidas adequadas para lutar contra inseguranças nos oceanos em todas suas formas e favoráveis a economia azul é de supra vitalidade.

2015 foi o ano de altos e baixos para a pirataria e roubos contra as embarcações nos oceanos, assim, preocupados com o rumo que o problema vem tomando, Oceans Beyond Piracy³⁸, vem apresentando relatórios sobre a situação da pirataria marítima, o qual avalia o

³⁶ REGIONAL THREATS REQUIRE A GLOBAL RESPONSE. Interpol Chief in Central Africa. Informações disponíveis em: <<https://www.interpol.int/News-and-media/News/2016/N2016-113>>.

³⁷ O conceito de “segurança Marítima” refere-se à regulamentação de construção de navios e instalações marítimas, controle regular de seus procedimentos de segurança, assim como a educação de seus profissionais no cumprimento regulamentos. A segurança marítima está intimamente ligada ao desenvolvimento econômico e principalmente ao trabalho da Organização Marítima Internacional e o Comitê de Segurança Marítima, que atua como principal órgão internacional para o desenvolvimento de regras e regulamentos.

³⁸ Oceans Beyond Piracy (OBP) _organização não governamental. Corresponde num programa da One Earth Future Foundation, uma organização privada e independente sem fins lucrativos. Foi criada em 2010 com o objetivo de desenvolver respostas à pirataria marítima através de mobilização das partes interessadas da comunidade marítima, desenvolvimento de parcerias público-privadas para promover soluções de longo prazo no

custo econômico e humano da pirataria em três maiores zonas de risco do planeta_ Costa da Somália (Golfo do Aden), Golfo da Guiné e o Sudeste Asiático.

Ao se fazer uma análise panorâmica observar-se-á que os piratas têm se focado principalmente em embarcações petrolíferas do que em sequestros, propriamente dita, vez que conseguem uma quantia maior em resgates daquelas.

Como mostrará o gráfico abaixo o mundo presenciou, em 2015, a pirataria em dois momentos dicotômicos, sendo num primeiro semestre, de janeiro a agosto um aumento acentuado dessas ações delituosas, e o aumento de atividades dos Estados regionais e internacionais fez com que declinassem drasticamente, no segundo semestre ao longo dos seus últimos quatro meses e mantido até o primeiro trimestre de 2016.

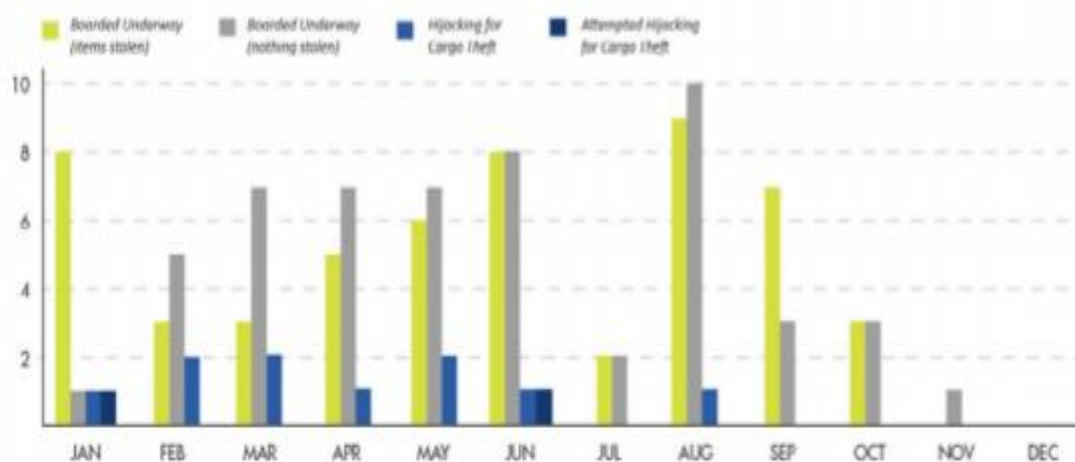


Figura 10: Ataques Piratas em 2015 (OBP).
Fonte: The State of Maritime Piracy 2015³⁹

De acordo com o Oceans Beyond Piracy (OBP), o Sudeste Asiático, região da Indonésia, Malásia (Malaca), Singapura, Vietnã, Filipinas, vêm se tornando as regiões mais traficadas do mundo e por consequência das que vêm ocorrendo os maiores relatos de incidentes. A preocupação com a chamada “milionária atividade pirata⁴⁰” é coerente e

mar e na terra e dissuasão sustentável no estado de direito. Todas as informações disponíveis em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/>>.

³⁹ Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/State_of_Maritime_Piracy_2015.pdf>. Acesso em 10 de out 2017.

⁴⁰ Toma-se como exemplo o que vem acontecendo no Brasil, rios da Amazônia, aonde os piratas vêm saqueando R\$ 100 milhões por ano. “A nova ‘caça ao tesouro’ agora é por combustíveis, que representa 70% do prejuízo de R\$100 milhões por ano para as empresas que fazem transporte de cargas pelos rios da floresta Amazônia”. De acordo com o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários do Amazonas (Sintraqua), o número de roubos as embarcações nos trechos de Manaus- Belém e Manaus- Porto Velho quadruplicou de 50 em 2015 para mais de 200 em 2016. Mais informações sobre o caso, Revista Estadão- Portal de Estado de S. Paulo. Disponível

justificável, visto que as Nações vêm gastando milhões de dólares com investimentos de combate, resgates de seus navios ou tripulantes e até mesmo com o aumento de seguro.

O sudeste asiático, por exemplo, teve cerca de 199 incidentes (2015), contemplando um prejuízo de \$1,2 milhões com bens roubados, \$8,1 milhões de carga roubada e \$383 mil com operações de recuperação, segundo o relatório do OBP 2015, porém, apesar diminuir o número de ataques em 2016 tiveram um prejuízo de \$4.5 milhões de bens roubados. O mesmo acontece com a Costa da Somália, com a implantação de medidas antipiratas, as ações dos piratas foram diminuindo 15% em 2015, ano em que o prejuízo fora de \$1.32 bilhões; entretanto a OBP estima que os custos totais em 2016 relacionado à pirataria nessas áreas foram de \$1.7 bilhão.

Quanto à África Ocidental os atos de pirataria e assalto à mão armada no mar aumentaram em 2016, registrando 95 incidentes no geral em relação aos 54 em 2015, o que levou de certo a um aumento significativo no custo humano, no total de 1.921 marinheiros estavam a bordo das embarcações afetadas com 1.225 de 2015.

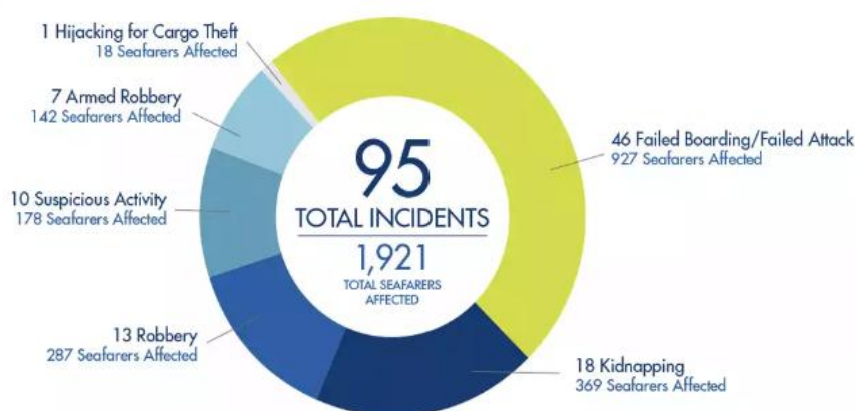


Figura 11: Total de Incidentes por Tipo (OBP 2016).

Fonte: The State of Maritime Piracy 2016.⁴¹

Para a maioria dos Estados da África Ocidental, as capacidades marítimas insuficientes continuam sendo um enorme desafio para os órgãos jurisdicionais e a lacuna de quadros legais, ineficácia dos sistemas jurídicos inibem o acabamento legal dos processos relacionados às infrações no mar. Grifa-se as últimas expressões, visto que até a data, não houve realmente processos judiciais bem sucedidos da pirataria marítima na África

em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,piratas-saqueiam-r-100-milhoes-por-ano-na-amazonia,70001900595>>.

⁴¹ Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/summary>>. Acesso em 10 de out. 2017.

ocidental.⁴² Os sequestros constituíram, assim como em 2015, a maioria dos incidentes bem-sucedidos em 2016, conforme o relatório da OBP de 2016, seguidos de roubos, sendo que todos os tipos de navios foram atacados na África Ocidental, porém os petroleiros – produto ou bruto – configuraram aproximadamente 40% desses incidentes registrados. No ano anterior a este, os incidentes mencionados tiveram um custo total de \$719.6 milhões no golfo da guiné, incluindo \$276.5 milhões de despesas navais⁴³.

Os Estados da região em caso continuam a aumentar a segurança e a cooperação marítima, mas ainda vem faltando capacidade para tal; sem contar que esses casos vêm gerando uma insegurança mundial ocasionando por sua vez um acréscimo de custos dos fretes e principalmente no valor final das mercadorias.



Figura 12: Custo Econômico Total da Pirataria e Roubo na África Ocidental (OBP 2016).
Fonte: The State of Maritime Piracy 2016⁴⁴

⁴² Por exemplo, por imprudência da Justiça são-tomense, o Tribunal Internacional de Haia decidiu que Malta tem direito de pedir indenização a São Tomé e Príncipe, após uma embarcação com bandeira maltesa ter sido confiscado quando navegava em águas territoriais são-tomenses. A disputa entre esses dois arquipélagos, teve seu marco a partir do momento que as autoridades de STP apreenderam, em 2013, o navio “Dugzit integrity”, de 7,8 toneladas, e detido o capitão da embarcação ao largo da costa são-tomense, alegando tentativa de inviabilizar “trasfega de combustível”. Na verdade o incidente aconteceu quando o petroleiro confiscado aproximou-se do navio “Marisda Melissa”, registrado nas ilhas Marshall, para transferir cerca de 1.500 toneladas de combustíveis, assim como outros tipos de equipamentos. Devido a corrente, os dois navios foram empurrados para águas territoriais são-tomenses. Depois de surgirem no radar e terem sido avisados que “não tinham autorização para parar as máquinas”, os dois capitães foram transportados para São Tomé, onde foram acusados de contrabando e levados ao julgamento. Malta levou o caso ao Tribunal Arbitral de Haia, na tentativa de solucionar a disputa. Apesar dos juízes alegarem que São Tomé e Príncipe estava no direito de confiscar o navio, levar o capitão para interrogatório e impor uma multa por as autoridades não terem sido notificadas sobre a presença dessas duas embarcações em suas águas, o tribunal internacional, considerou que outras sanções impostas pelo órgão jurisdicional são-tomense “não são proporcionais à gravidade da ofensa”. Mais informações sobre o caso, Revista Observador On Time S.A. Disponível em: <<http://observador.pt/2016/09/12/sao-tome-e-principe-tera-de-pagar-indemnizacao-a-malta-por-disputa-maritima/>>.

⁴³ Dados apresentados no Relatório da Oceans Beyond Piracy de 2015.

⁴⁴ Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/summary/>>. Acesso em 10 de out. 2017.

A Oceans Beyond Piracy estima que o custo total relacionado à pirataria e roubos às embarcações no Golfo da Guiné em 2016, foram de \$793.7 milhões. A comunidade internacional, os Estados regionais e as empresas de navegação incorreram, neste ano, em custos significativos focalizados no combate a pirataria por meio de capacitação, operações navais, segurança contratada e medidas de proteção de embarcações, somando \$636.1 milhões.

Geralmente, as atividades navais estrangeiras na África Ocidental concentram-se em capacitação e treinamento, em vez de em outras atividades navais. França, por exemplo, vem mantendo uma presença naval contínua através da Operação Corymbe, as marinhas americanas e britânicas operam regularmente na região e outras também realizam patrulhas e exercícios.

Sem refutar que vêm sendo organizado todos os anos diversos eventos de capacitação e capacitação, onde os principais exercícios multinacionais incluem NEMO, um evento trimestral sob os auspícios da Operação Corymbe; Obangame Express, um exercício anual liderado pelo US Africa Command; e a Parceria Africana de Aplicação da Lei Marítima, o componente operacional do programa internacional de capacitação da Parceria de Parceria Africana.

Todas essas iniciativas visam questões de segurança marítima em geral, mas as atividades de combate à pirataria são uma parte significativa do objetivo geral das missões. Assim sendo, OBP estima que o custo dessas atividades de contrapirataria foram de \$41 milhões.

Além das patrulhas dos órgãos de segurança, como havia realçado, vários modelos híbridos podem ser encontrados na África Ocidental, principalmente sob a forma de parcerias entre empresas privadas e forças de segurança governamentais que são usadas para melhorar as capacidades dos militares nacionais. Os mandatos dessas parcerias incluem a realização de escoltas para navios mercantes, a operação ou proteção de zonas seguras⁴⁵ e a proteção de instalações de petróleo offshore. O que faz com que a OBP estime o custo total desses serviços no Golfo da Guiné em 2016 entre \$338.7 e \$353.3 milhões.

⁴⁵ Ancoradouros e áreas utilizadas para transferência entre embarcações.

4 REGULAMENTO INTERNACIONAL DE PROTEÇÃO MARÍTIMA

Aparentemente o que se julgou remoto, no início do séc. XXI, a pirataria em alto mar revelou-se muito na ativa, incorporando a eles os roubos às embarcações sejam em áreas portuárias e demais.

O mar constitui o auge de todo o direito internacional das comunicações, onde a livre manipulação desse espaço configura a forma mais tradicional de mercancia entre os povos. Por isso, o dizer que a navegação marítima e o direito do mar estão interligados a história da civilização.

Apesar de o foco ser as atividades de pirataria na região do Golfo da Guiné, seria imperioso tornar mais amplo essa concepção de forma a abarcar outras atividades marítimas ilegais. Até por que, a pirataria está inter-relacionada com outras atividades ilegais (Ukeje e Mvomo Ela, 2013). E por mais que as organizações internacionais juntamente com os Estados estejam principalmente preocupadas com os atos de pirataria, podem de certa forma supor que outras atividades ilegais no mar têm um efeito menos significativo na segurança.

4.1 AS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS NO COMBATE À PIRATARIA

A pirataria em questão nunca nasce no mar, porém por ser singularmente materializada em áreas marítimas nas quais, a princípio há uma enorme negligência de controle estatal, se faz crucial a interferência de organizações internacionais de forma a regulamentar a situação, vez que põe em causa o desenvolvimento do livre comércio internacional.

Existem variadas formas de combate a pirataria marítima, entretanto, o que se observa é que a maioria dos mecanismos utilizados é de natureza defensiva e não ofensiva propriamente dita. O que obviamente, faz com que os autores dessa espécie de delito se tornem mais ousados e resistentes.

Diante dessa circunstância que se justifica o argumento de “cooperação entre nações”, o combate à pirataria, enquanto ato realizado em alto mar é dever de todos os Estados, e o seu apresamento pode ser executado por navios de guerra ou aeronaves militares, independentemente de nacionalidade, desde que permaneçam em águas internacionais (arts. 105 e 107 da UNCLOS). À vista disso, no intuito de corroborar e desenvolver o controle nas áreas de riscos, buscando prevenir os ataques dos ditos piratas assim como resguardar a

segurança nas rotas comerciais e a vida humana no mar, as organizações internacionais entram em ação.

4.1.1 International Maritime Bureau (IMB)

Objetivando coibir todos os tipos de crimes e negligências marítima, incluindo a pirataria, em 1981 cria-se o International Maritime Bureau, traduzido como “Departamento Marítimo Internacional”, uma organização especializada da International Chamber of Commerce (ICC) – Câmara de Comércio Internacional.

Tendo como o principal foco tutelar a integridade do comércio internacional, International Maritime Bureau utiliza dos seus conhecimentos e experiências de forma a identificar e investigar fraudes, descobrir novos métodos criminais e destacar de fato outras ameaças ao comércio.

Considerando a preocupação com o crescimento alarmante da pirataria, IMB idealizou a criação do “Piracy Reporting Centre”, Centro de Relatórios de Pirataria da IMB, sito em Malásia⁴⁶.

4.1.2 International Maritime Organization (IMO)

O desenvolvimento das comunicações marítimas entre os Estados, decorrência natural do aumento das trocas comerciais, fez surgir à necessidade de regulamentar a circulação nos mares e oceanos (SEITENFUS, 2012).

Destarte, outra organização internacional que intervém na luta contra a pirataria marítima é a International Maritime Organization (IMO), também conhecida por sua tradução a Organização Marítima Internacional (OMI), agência especializada das Nações Unidas cujo escopo principal corresponde na segurança do transporte marítimo e prevenção da poluição marinha pelos navios.

Conforme a explanação do autor a pouco citado, Seitenfus (2012, p. 668):

Em 1948, por iniciativa do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas, foi adotado um texto constitutivo com o objetivo de 668/1094 criar a Organização Consultiva Marítima Intergovernamental (IMCO). Aberta à adesão dos Estados, ela começou a vigorar em 17 de março de 1958, sendo considerada uma instituição

⁴⁶ Piracy Reporting Centre (PRC), fundado em 1992, faculta um serviço 24 horas nas faixas marítimas do mundo, de forma que os comandantes de navios reportem quaisquer ataques de pirataria, assaltos à mão armada ou incidentes de clandestinidade.

especializada das Nações Unidas. [...] Entre as várias emendas aprovadas, uma que foi adotada em 9 de novembro de 1977 modificou a denominação original da instituição. Nasce assim a atual Organização Marítima Internacional.

A Organização Marítima Internacional tem o condão de tornar o comércio e o tráfego marítimo os mais seguros possíveis, assim, elabora através do “Maritime Safety Committee” (MSC)_ Comitê de Segurança Marítima (CSM)_ em conjunto com a “Organization’s Facilitation Committee” (FAL)_ Comitê de Facilitação da Organização (CFO)_ e da “Legal Committee” (LEG) também conhecido por Comitê Jurídico, orientações e regulamentos apropriados de forma a afastar quaisquer tipos de ameaças capaz de prejudicar a segurança marítima⁴⁷.

Há épocas que a pirataria e assalto à mão armada contra embarcações representam fenômenos que afligem a OMI. De acordo com a mesma, entre década de 90 e 2000 o foco da pirataria centrara no Mar da China Meridional e no Estreito de Malaca e Singapura. Entretanto, desde 2005 a Organização focalizou o controle ao largo da costa da Somália, no Golfo do Aden e no Oceano Índico propriamente dito, e ultimamente vem elaborando táticas de forma a aperfeiçoar essa segurança marítima na África Central e Ocidental⁴⁸.

Periodicamente, a Organização Marítima Internacional vem elaborando relatórios de forma a dispor de melhor e maior percepção das faixas global que sofrem com ações dos piratas. Contêm também, nomes e descrições de navios atingidos, posições no alto mar, a hora da ação típica, até das consequências sofridas e consequentemente as diligências exercidas pela tripulação e a guarda costeira. Toma-se como espelho o incidente ocorrido na África Ocidental, Guiné, em 15 de setembro de 2017, em que cerca de sete indivíduos munidos com armas automáticas, facas e barras de ferro embarcaram no navio ancorado; atacando três tripulantes, roubaram por sua vez propriedades do navio e fugiram. Assim como ocorrido em Filipinas, 03 de outubro de 2017, onde aproximadamente oito assaltantes embarcaram no navio ancorado, sendo vistos pela tripulação, que, por conseguinte levantou-se o alarme e em seguida os delinquentes fugiram com propriedades do navio roubado⁴⁹.

A organização vem também, publicando circulares de forma a mitigar tal fenômeno que preocupa e ameaça a economia mundial e principalmente a dignidade da pessoa humana (tripulantes).

⁴⁷ Informações Disponíveis em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>> Acesso em 08 out. 2017.

⁴⁸ OMI em cooperação com a indústria de navegação desenvolveu e adotou uma série de medidas “antipirataria”, ao longo dos anos, os quais contribuíram para a mitigação dos impactos negativos gerados pela pirataria marítima.

⁴⁹ Informações disponíveis em: << <https://gis.imo.org/Public/PAR/Default.aspx>>> Acesso em 08 out. 2017.

Um desses circulares é o MSC.1/Circ.1585 (05 de julho de 2017)⁵⁰, que reclama da insuficiência de denúncias em relação aos incidentes de pirataria e roubo à mão armada contra navios no golfo da guiné. O seu Comitê tenta lembrar novamente aos Estados de bandeira, porto e litoral das suas responsabilidades e faculdades para investigar os incidentes e levarem em consideração o bem estar das vítimas. Por meio desta circular, os Estados-membros e organizações com “status” consultivo junto da OMI são convidados a chamar atenção dos armadores, operadores, mestres de navios e empresas que fornecem assistência e segurança a clientes que operam no golfo da guiné e todas outras partes interessadas.

Reporto-me ainda, ao caso do MSC.1/Circ.1333/Rev.1 (12 de junho de 2015)⁵¹, o qual trata-se meramente de recomendações aos governos para prevenir e reprimir a pirataria e assalto à mão armada contra embarcações. Complementando tal circular, tem-se o Circular Letter No.3575 (11 de agosto de 2015)⁵², justificando a revogação do MSC.1/Circ.1333 pelo MSC.1/Circ.1333/Rev.1, vez que incorpora a este, disposições para o estabelecimento de pontos de contatos nacionais para a comunicação sobre questões de pirataria e assaltos à mão armada à organização.

Objetivando combater a pirataria, roubos às embarcações e demais ações ilícitas, melhorar a segurança marítima e consequentemente apoiar o desenvolvimento sustentável na África Ocidental e Central, a Organização Marítima Internacional traça estratégias interessantes, como implementar em todas as áreas identificadas no Código de Conduta sobre a repressão da pirataria, assalto à mão armada contra navios e atividade marítima ilícita no oeste e a África central, adotadas formalmente em Yaoundé em junho de 2013 pelos Chefes de Estado ou seus representantes de 25 países da África Ocidental e Central, incluindo 13 presidentes, bem como a implementação do MoU desenvolvido pela OMI e a Organização Marítima para África Ocidental e Central (MOWCA).

Ressalta-se que, as ações da Organização ocorrem no contexto mais amplo das resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012) do Conselho de Segurança das Nações Unidas; Resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas, incluindo a resolução 67/78 sobre os oceanos e o direito do mar; Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul; as estratégias marítimas da União Africana, a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC), a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e a Comissão do Golfo da Guiné (GGC).

⁵⁰ Anexo 1.

⁵¹ Anexo 2.

⁵² Anexo 3.

Em todas essas resoluções, a Organização Marítima atua em estreita cooperação e coordenação com outros órgãos das Nações Unidas, em particular o UNODC, a FAO, o ACNUR e os escritórios regionais da UNOCA e da UNOWA, bem como outros parceiros internacionais, como a Interpol e a OMA, e parceiros de desenvolvimento como o Japão, China, Reino Unido, União Europeia, França, US Africa Command, Noruega e G8 e Amigos do Golfo da Guiné.

Portanto, em regra, o intuito é que os Estados membros da OMI na África Ocidental e Central programem legislação nacional para criminalizar a pirataria, os ataques contra navios e outras atividades marítimas ilícitas; coordenar estruturas e procedimentos; e dispõem de pessoal operacional, técnico e logístico bem treinado para desempenhar as suas responsabilidades de forma eficaz em todos os aspectos da segurança marítima, da segurança e da proteção do ambiente marinho, aumentando assim o comércio regional por mar⁵³.

4.2 SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE E OS PROCEDIMENTOS FORMALIZADOS PARA COIBIR O CRIME DE PIRATARIA

Nas palavras de André-Louis Sanguin “apelidadas, as ilhas do meio do mundo, uma vez que estão localizadas aproximadamente na intersecção entre o Equador e o meridiano de Greenwich, as ilhas de São Tomé e Príncipe foram a mais antiga colônia do Império português (1470 – 1975)”⁵⁴.

São Tomé e Príncipe é um Estado insular localizado no Golfo da Guiné, parte ocidental do continente africano; constituído por duas ilhas principais, a de São Tomé (859 Km²) e a do Príncipe (142 Km²), e varias ilhotas fazendo num total de 1001 Km². A distancia entre as mesmas são de, meramente, 80 nm⁵⁵, 160 nm do ponto mais próximo da costa ocidental africana, correspondendo nesse caso de Gabão às ilhas, e 245 nm a sul da Nigéria.

⁵³ Informações obtidas pela International Maritime Organization. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx>> Acesso em 08 out. 2017.

⁵⁴ São Tomé e Príncipe, as ilhas do meio do mundo: avaliação crítica sobre a sua geografia política. Tradução de Aniel Lima dos Santos. Disponível em: <<https://confins.revues.org/9018?lang=pt>> Acesso em 12 out. 2017.

⁵⁵ NM (Milhas Náuticas).



Figura 13 – Localização de São Tomé e Príncipe

Fonte: Blog do Jonuel⁵⁶

De língua oficial portuguesa, as ilhas de origem vulcânica têm uma população de aproximadamente 200.000 (duzentos mil) habitantes, de acordo com as informações do Banco Mundial⁵⁷ e, no que se refere ao seu contexto político, desde sua independência_ 12 de julho de 1975_ São Tomé e Príncipe tem um sistema democrático multipartidário semipresidencialista, e consequentemente desde eleições de 2014, o Partido Ação Democrática Independente (ADI) vem ocupando 148 dos 180 lugares na Assembleia Nacional, por ter obtido a maioria absoluta no Parlamento .

Pois bem, quando se justifica que a instabilidade política do país é uma das causas da pirataria marítima, uma vez que haverá uma desestruturação da sociedade, está correto. Entretanto, não é o caso das ilhas de São Tomé e Príncipe; o que influencia essas atividades criminosas e ameaça seriamente a soberania do referido país é a sua posição geográfica.

⁵⁶ Obtido em: <<http://jonuel34.blogspot.com.br/2016/07/eleicoes-em-sao-tome-e-principe.html>> Acesso em 12 jun. 2017.

⁵⁷ THE WORLD BANK. Disponível em <<http://www.worldbank.org/pt/country/saotome/overview#1>> Acesso em 12 out. 2017.

Porém, a questão que se faz é a seguinte_ seria a situação geográfica de São Tomé e Príncipe privilegiadora ou ariscada? Por exemplo, Angola, Nigéria correspondem a um dos principais produtores de petróleo no continente africano, como dissera anteriormente e, por conseguinte na região do golfo, contudo, sem descartar a preocupação voltada a esses países, essa apreensão aumentou, ainda mais, nos últimos anos dando proeminência as ilhas de STP.

A recente descoberta de certa quantidade de petróleo nas águas são-tomense fez com que muitos países voltassem as suas atenções para as ilhas, com principal enfoque, os Estados Unidos. Poder-se-ia observar que, com infraestruturas, a localização geográfica das ilhas ao largo da costa africana faz dela uma região perfeita para exploração de petróleo e com diversas vantagens, vez que, as mesmas se isolam, em grande parte, de variados problemas insurgentes no continente; proporcionando aos navios uma navegação desimpedida e livre – sem obstáculos ao transporte – além do mais, existe uma rota bem definida de São Tomé e Príncipe, pelo Oceano Atlântico até as refinarias localizadas na costa leste dos EUA.

Tudo isso aumenta muito mais o fluxo migratório nas águas de STP e claro, focaliza a ambição dos criminosos para essas áreas. Por esse motivo que, a pirataria a qual ocorre no golfo tem se exercido cada vez mais com brutalidade, por que o vosso foco não seria sequestro de tripulações propriamente dito, mas sim roubos de combustíveis, petróleo, pescados e navios. É o que afirma Dr. Marçal Lima⁵⁸:

Os grupos, fortemente armados, abordam estes navios, ameaçam as tripulações e roubam os seus pertences. No caso dos navios petroleiros, piratas apoderam-se da própria embarcação e conduzem-na para um local seguro, onde podem vender o produto e descaracterizar o navio para ser utilizado novamente.

De certo, não descartaria o argumento de que a pirataria envolve uma relação de complementaridade (dentro para fora e fora para dentro), um “bando” ou “milícias” controlando e fiscalizando as ações dos ditos piratas, dando-lhes suportes e informações sobre as embarcações petrolíferas e dos navios cargueiros. “Alimentados sempre em terra por países em conflitos e estado grave de pobreza, agravado pela proliferação de armas ligeiras ilícitas”,⁵⁹, o mesmo ressalta ainda que, “os conflitos em terra desarticulam os Estados e consequentemente as instituições gerando condições para surgimento desses bandos de malfeitores que se lançam ao mar em atos de pirataria”.

⁵⁸ Coronel, Diretor de Políticas de Defesa Nacional de São Tomé e Príncipe, em uma das suas entrevistas sobre as ameaças da pirataria em São Tomé e Príncipe. Artigo disponível em: <<http://www.dw.com/pt-002/a-pirataria-ameaca-sao-tome-e-principe/a-17838153>> Acesso em 16 out. 2017.

⁵⁹ Palavras de Dr. Marçal Lima em uma das nossas conversas/ entrevistas informais.

Essa é uma situação extremamente polêmica e preocupante, visto que, os malefícios de um estado falho, sendo mais específica, desse fenômeno atingem não meramente a população local, mas também a toda comunidade internacional. Apesar de São Tomé e Príncipe ser o mais vulnerável no que tange a insularidade e segurança do seu território, os países desenvolvidos, os que trafegam nessas áreas do Atlântico são os mais prejudicados⁶⁰.

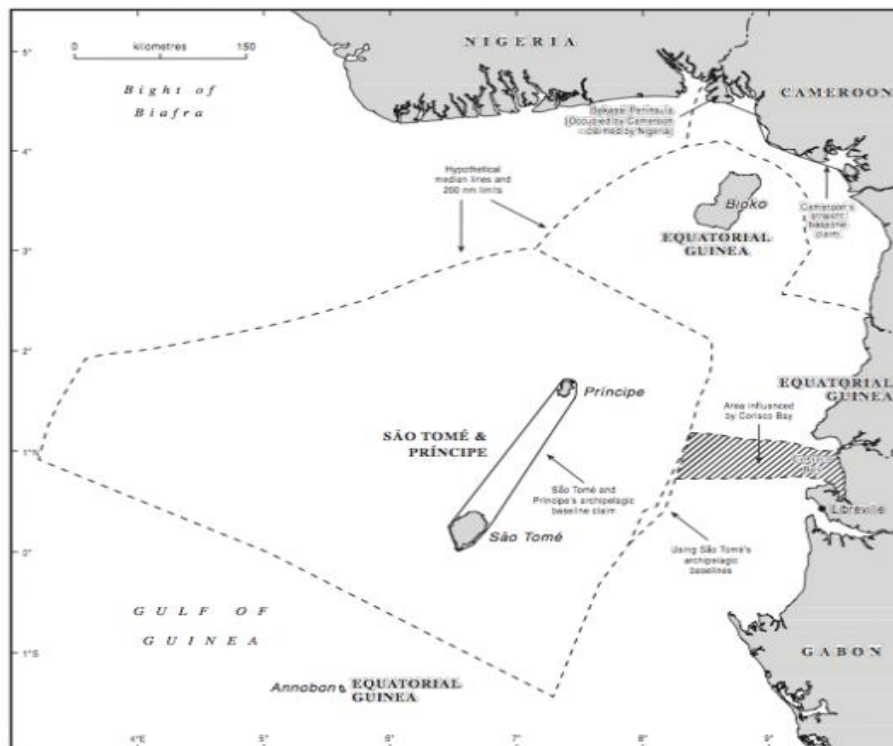


Figura 14 – São Tomé e Príncipe e Zonas Econômicas Exclusivas no Golfo da Guiné

Fonte: São Tomé e Príncipe, as ilhas do meio do mundo: avaliação crítica sobre sua geografia política.⁶¹

O Domínio Marítimo da África (DMA) tenta chamar a atenção para uma gama de ameaças que podem causar mortes, danos econômicos desastrosos aos Estados africanos além de perda de receitas que poderá promover a violência e insegurança. Conforme a “Estratégia Marítima Integrada de África 2050” (p. 12), da União Africana, as ameaças e vulnerabilidades no DMA incluem:

- i. Crime Transnacional Organizado no domínio marítimo (incluindo o Branqueamento de Capitais, o Tráfico Ilegal de Armas e Drogas, a Pirataria e assalto à mão armada no mar, roubo de petróleo/ roubo de petróleos bruto ambos nas costas Africanas, o Terrorismo Marítimo,

⁶⁰ De acordo com o Coronel Marçal Lima os conflitos não cessam nos países costeiros ou ribeirinhos da região, dado ser este um quadro geral.

⁶¹ Fonte: <<https://confins.revues.org/docannexe/image/9018/img-6.png>> Acesso em 14 jun. 2017.

- o Tráfico de seres humanos, a Clandestinidade de imigrantes e Requerentes de Asilo que viajam pelo mar);
- ii. A pesca Ilegal Não Declarada e não Regulamentada- a pesca IUU e o regime excessivo de pesca, Crimes Ambientais e Pesca INN (incluindo o naufrágio deliberado de navios e derrame de petróleo bem como descarga de resíduos tóxicos);
- iii. Catástrofes Naturais e Degradação de Meio Ambiente Marítimo e alterações climáticas;
- iv. Comunicações Estratégicas e Cibe criminalidade;
- v. Quadro Jurídico Vulnerável;
- vi. Escassez / má manutenção de instrumentos de ajuda à navegação e levantamentos hidrográficos modernos.

Não se trata meramente do delito de pirataria, resume-se às práticas que geram insegurança marítima, como roubos às embarcações no mar, tráfico de drogas, terrorismo, pesca ilegal, atividades ilegais relacionadas ao crime de contrabando, extravio, importação e exportação de objetos ilícitos. Como frisara acima, constituir-se-ão atos de pirataria os praticados além dos limites do mar territorial, por conseguinte o Estado que aprisiona é competente para julgar, portanto, como forma de dar resposta a essas ameaças, o país apenas disponibiliza de 3 (três) Sistemas:

- Políticos
 - Acordos Internacionais
 - Criação de Órgãos de Estado (marinha, guarda costeira, autoridade portuária)
- Legal
 - Leis
 - Regulamentos
- Operacional
 - Pessoal
 - Navios
 - Sensores
 - Sistema de Info.

Código Penal de São Tomé e Príncipe⁶², por exemplo, sobre a pirataria marítima e aérea, vem dispondo em seu artigo 386º o seguinte:

1. Qualquer pessoa que, por meios violentos cometer o crime de pirataria, comandando ou tripulando nave ou aeronave, para cometer roubo ou quaisquer violências contra a própria nave ou aeronave ou contra qualquer outra, ou contra pessoas ou bens a bordo das mesmas, ou para atentar contra a segurança do Estado ou de nação amiga, será condenada a pena de 16 a 20 anos de prisão maior e no máximo de multa.

⁶² Aprovado pela Lei 6/2012.

2. Integra o crime de pirataria qualquer dos seguintes factos:

- a) O apossamento, por meio de fraude ou de violência, de nave ou de aeronave visando alguns dos fins a que se refere este artigo;
- b) Os actos ilegítimos de violência ou de fraude, de detenção ou qualquer depredação, cometidos com fins pessoais pela equipagem ou pelos passageiros de nave ou aeronave, e dirigidos, no mar ou ar livres ou territoriais contra a própria ou outra nave ou aeronave ou contar pessoas ou bens que venham a bordo delas;
- c) A usurpação do comando de nave ou aeronave nacional, ou fretada por empresa nacional, cedida de navegação com violação das normas fundamentais de liberdade de segurança do comércio ou com lesão dos interesses nacionais;
- d) Os sinais de terra, do mar ou do ar que constituam manobras fraudulentas de naufrágio, a portagem, amaragem ou aterragem das naves ou aeronaves com o fim de atentar contra esta ou contra as pessoas ou bens a bordo.

3. Sofrem igual punição os que incitem outrem a cometer qualquer dos actos compreendidos neste artigo ou no seu número 1, os autores e orientadores do projecto criminoso e todos aqueles que, conhecendo o carácter de pirataria dos actos, voluntariamente neles participem ou os facilitem.

4. As penas do crime de pirataria acrescem as dos outros crimes em concurso, procedendo-se a sua agravação de um terço dos limites mínimos e máximos da pena aplicada, nunca inferior a um mês:

- a) Sempre que concorra o crime de carácter privado, qualquer crime contra a honestidade ou de homicídio voluntário;
- b) Quando os piratas tenham abandonado qualquer pessoa sem meios para se salvar;
- c) Quando os piratas tenham causado a destruição ou a perda de nave ou aeronave ou a hajam abandonado a navegar;
- d) Quando concorram para o acto, delinquentes habituais ou por tendência.

5. Em todos os casos em que Leis especiais ou Convenções Internacionais considerem outros factos como crime de pirataria se observarão as suas disposições.

Na verdade, existe uma precariedade legislativa para a solução desse delito. No que concerne ao dispositivo legal, STP não dispõe de instrumentos jurídico-legais necessários e suficientes para o combate eficaz a esse fenômeno. Não há como refutar a espécie de “cemitério marítimo”⁶³ que as suas águas territoriais se tornaram_ museu náutico. Dessa forma, o governo são-tomense carece de cooperação de outras entidades regionais (CEDEAO, CEEAC, SADC, CGG, UA) e internacionais (ONU, UE, Brasil).

Preocupados com o aumento das ações dos piratas no golfo da guiné, o receio de refugio em suas águas e no intuito de combater a pirataria marítima junto a sua costa, STP busca parcerias com as Organizações Internacionais, como a Organizações das Nações Unidas; Estados Unidos – de forma a desenvolver medidas de prevenção à ataques piratas na região, este instalara um Sistema Radar de forma a fiscalizar a costa das ilhas. E como explana Dr. Marçal Lima, caso for um navio legal, terá um sistema automático que o identificará no sistema de radares, e se esse sistema não responder, precisa-se interceptar a embarcação.

⁶³ As águas territoriais de São Tomé e Príncipe servem também de cemitério para os navios piratas e de pesca ilegal; é o caso do naufrágio do navio “THUNDER” que tinha sido perseguido pelas embarcações da ONG internacional SEA Shepherd e procurado pela Interpol, suspeito de pesca ilegal. Disponível em: <<http://www.telanon.info/sociedade/2015/04/07/19011/navio-pirata-ligado-a-pesca-ilegal-afundou-se-na-zee-de-stp/>> Acesso em 16 out. 2017.

Conta-se também com a cooperação da União Europeia, principalmente da França e Portugal, sendo este, um dos principais parceiros do governo são-tomense contra a pirataria e que desde abril de 2014 tem amparado as ilhas na vigilância das águas de sua jurisdição. E um Acordo consolidado com o governo português permitiu que STP tivesse infraestrutura e pessoal habilitado para participar no exercício militar, no golfo da guiné, coordenado pelos EUA e com participação do Brasil e da França.

O Brasil, consoante a explicação do Ministério das Relações Exteriores⁶⁴, a sua política de defesa para o Atlântico Sul é buscar auxiliar as nações africanas da região a fortalecer seus meios de prevenção, principalmente suas Marinhas e Guardas Costeiras, de forma a exercerem integralmente o patrulhamento e defesa de seus territórios. Assim sendo, a República Federativa do Brasil além de facultar vagas em suas escolas militares para formação de oficiais e praças, realiza exercícios de conjuntos militares, navais e aéreas, inclusive com simulação de ações antipirataria⁶⁵.

Foi necessária, também a cooperação das organizações regionais, como a União Africana, ONG's, principalmente:

❖ Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC)

Comunidade econômica dos Estados da África Central fora criada em dezembro de 1981 no Gabão, em Libreville, porém tornou-se operacional de 85, tendo como finalidade a promoção de cooperação e desenvolvimento autossustentável, com ênfase na estabilidade econômica e melhoria de qualidade de vida.

É constituído por 11 (onze) Estados membros: Burundi, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, Ruanda, São Tomé e Príncipe, Angola e República Democrática do Congo.

❖ Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)

Criada em maio de 1975 pelo Tratado de Lagos, esta Comunidade é composta por 15 (quinze) Estados-membros da região da África Ocidental, nomeadamente Cabo Verde, Benin,

⁶⁴ Nota Informativa Nº 2: Combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/3508-combate-a-pirataria-e-aos-ilicitos-maritimos-no-golfo-da-guine>>. Acesso em 16 out. 2017.

⁶⁵ Desde março de 2014, a Marinha Brasileira vem realizando trabalhos de formação dos oficiais da guarda Costeira de STP.

Burkina Faso, Côte D'Ivoire, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Serra Leoa, Senegal, Nigéria, Níger e Togo. Na sua criação, teve como objetivo promover a integração econômica em todas as áreas de atividade dos Estados-membros. Possui desde março de 2014 uma Estratégia Marítima Integrada (EIMS), a qual prevê a operacionalização das Zonas Marítimas E, F e G com um plano de execução forte para combater a pirataria e outras criminalidades marítimas transnacionais, no Golfo da Guiné.

❖ Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC)

SADC é uma comunidade econômica regional, criada em 17 de outubro de 1992 com o fim de integração regional e erradicação da pobreza na África Austral através do desenvolvimento econômico e da garantia da paz e da segurança. Ou seja, objetiva criar um mercado comum, seguindo o modelo da EU e alguns aspetos do Mercosul; promover esforços para estabelecer a paz e segurança na região meridional africana. 15 (quinze) Estados fazem parte desta Comunidade: Angola, Botswana, República Democrática do Congo, Lesoto, Madagáscar, Malawi, Maurícia, Moçambique, Namíbia, Seychelles, África do Sul, Suazilândia, Tanzânia, Zâmbia e Zimbabwe.

❖ Comissão do Golfo da Guiné (CGG)

A Comissão do Golfo da Guiné surgiu através de tratado formalizado em Libreville, por Angola, Congo, Gabão, Nigéria e São Tomé e Príncipe em 3 de julho de 2001. Constitui uma cooperação entre estes Estados ribeirinhos do Golfo com escopo na defesa de seus interesses comuns e a promoção da paz e do desenvolvimento socioeconômico assente no diálogo e concertação, baseados nos laços de amizade, solidariedade e fraternidade que os unem. É o que dispõe o art. 2º do Tratado da CGG:

[...] A Comissão constitui um quadro de concertação dos países do Golfo da Guiné, para a cooperação e o desenvolvimento, assim como para a prevenção, gestão das fronteiras e exploração econômica e comercial das riquezas naturais localizadas nos limites territoriais e nomeadamente em caso de sobreposição das Zonas Econômicas Exclusivas dos Estados Membros.

Atualmente, conta com 8 (oito) países-membros: República de Angola, República dos Camarões, República do Congo, República Democrática do Congo, República Gabonesa, República da Guiné Equatorial, República Federal da Nigéria e a República Democrática de

São Tomé e Príncipe. A Comissão do Golfo da Guiné traz no seu bojo a “Estratégia Marítima Integrada de África 2050”, frisando em um dos seus capítulos que a UA deverá instigar os Estados-membros, considerando seus recursos disponíveis e prioridades, suas leis e regulamentos nacionais, e regras aplicáveis de direito internacional, em cooperação com a OMI e quaisquer outras organizações, com o fulcro de reprimirem a pirataria e roubos às embarcações⁶⁶.

Em 2013, por exemplo, Nigéria tinha o objetivo de uma Força Naval conjunta com o governo de STP, o que seria de grande valia no combate a esse fenômeno que preocupa a humanidade. Assim, por meio de discussões e estratégia regional de luta contra esses tipos de ações que ameaçam a segurança marítima dos Estados ribeirinhos do golfo da guiné_ segurança no espaço marítimo comum_ a Comissão do Golfo elabora em conjunto uma Declaração dos Chefes de Estado e de Governo dos Estados da África Central (CEEAC) e da África Ocidental (CEDEAO)⁶⁷, em 25 de junho de 2013, Yaoundé, República dos Camarões. Nesta Declaração ficara decidido variadas estratégias e posições, inclusive que se:

1. Comprometem sem reserva a trabalhar conjuntamente para promover a paz, a segurança e a estabilidade no espaço marítimo da África Central e da África Ocidental através da mobilização de recursos operacionais adequados, tanto institucionais como logísticos;
2. Comprometem a apoiar a implementação da Estratégia Africana Integrada para os Mares e os Oceanos – Horizonte 2050 (Estratégia AIM 2050);
3. Exortam a CEEAC, a CEDEAO e a CGG a fortalecer as atividades destinadas à cooperação, à coordenação, à partilha e à interoperabilidade dos recursos entre os Estados-Membros: a) Estabelecendo entre elas um quadro de cooperação intercomunitária em segurança marítima; b) Supervisionando o domínio marítimo através do desenvolvimento de procedimentos operacionais comuns; c) Facilitando a harmonização do quadro jurídico e institucional dos Estados membros; d) Estabelecendo um mecanismo comum de partilha de dados e informações; e) Instituído uma conferência sobre o desenvolvimento e a segurança marítima; f) Implementando um mecanismo de financiamento baseado em contribuições.

Mostrando assim a cooperação entre os países do continente africano em conjunto com as organizações internacionais na busca de dirimir o problema, que até então aflige todo corpo mundial.

⁶⁶ A União Africana deve prestar apoio e assistência técnica aos Estados africanos vulnerável para melhorar a sua capacidade de garantir patrulhas costeiras e marítimas eficazes.

⁶⁷ Anexo 4.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Há alguns anos, a pirataria marítima, proveniente da Somália, inspirou preocupações de segurança marítima da comunidade mundial; apesar de que anteriormente os piratas não possuíam qualquer espécie de método para interceptar embarcações, atacavam sem se quer preocuparem-se se conseguiriam com êxito o pagamento do resgate ou até mesmo se as mercadorias saqueadas eram de fácil comércio ou lucrativa.

Não obstante, há décadas presenciou-se o bruto crescimento do fenômeno em estudo e as ações das Organizações Internacionais no seu combate, vez que, não só a pirataria vem representando ameaças à segurança marítima, todo tipo de atividades ilícitas que se operam pelos mares vem ameaçando gravemente o transporte marítimo.

Destarte, diante do estudo referente aos atos de pirataria, percebeu-se que a atenção internacional está atualmente voltada a mudar a insegurança das águas ao largo da costa ocidental africana, Golfo da Guiné – que se estende do Senegal a Angola – a qual proporciona uma vida econômica surpreendente e de uma enorme importância estratégica para o resto do mundo.

Constatou-se ainda, a repugnância com o modo que os infratores vêm agindo pelo mundo, tendo em conta os prejuízos, sejam eles materiais ou econômicos e principalmente danos pessoais. E por mais que as Organizações Internacionais, como foram acima realçados (Capítulo 4), Departamento Marítimo Internacional, a Organização das Nações Unidas, a Organização Marítima Internacional, assim como as Organizações Regionais (continente africano) como a União Africana, a Comissão do Golfo da Guiné e outros se empenharem no combate a essa mazela mundial, notou-se que é de supra relevância que haja cooperação dos seus Estados Membros para sua plena executividade.

E, independentemente de elaboração e execução de projetos e de toda tecnologia investida como radares, excessivos patrulhamentos, sistemas de alerta, GPS, verificou-se que para a superação da lide, indispensável seria, a coligação mundial entre as nações de forma cooperativa, sendo que de nada adianta gozar de meios sem se quer saber como efetiva-lo.

Deduziu-se a partir da pesquisa que a circunstância é muito crítica, uma vez que, além de debilitar seriamente a economia mundial, comércio marítimo internacional, compreender vidas humanas tornou-se ainda mais deteriorável a complexidade na perseguição e insuficiência de punição dos piratas.

Pela análise comparativa de pirataria no mundo, apresentado anteriormente (item 3.1), concluiu-se que tais incidentes vêm ocorrendo mais nos Estados costeiros de África Ocidental

e Sudoeste Asiático, e que apesar de não ser fato novo, a pirataria marítima é vista como tal ou até mesmo inexistente por alguns, o que dificulta a resolução do problema. O Direito Internacional, por exemplo, denotou-se debilitado em relação aos acontecimentos diurnais da humanidade e principalmente ineficaz ao fenômeno de pirataria e outras clandestinidades no alto-mar.

Considerou-se, portanto, a desatualização do Direito Internacional quanto ao crime, visto que o último dispositivo ao tratar do quesito fora a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982), a qual legitima meramente competência aos Estados que apreenderem os “suspeitos” e não ao Tribunal Internacional do Direito do Mar, dignou-se, nesse caso, a simplesmente pronunciar a insuficiência econômica e material quanto à dificuldade nas ações dos Estados costeiros no combate a pirataria em suas águas – refutando o argumento de que crimes desse tipo são resultados de um “Estado Falido”.

Além do mais, verificou-se durante o estudo que os ordenamentos jurídicos nacionais, em sua maioria, tomando-se como molde São Tomé e Príncipe (4.2), não conservam o poder hábil e eficiente para o combate aos ataques piratas, sem falar da ignorância da tipificação penal para com as práticas de delitos em águas internacionais. O que indubitavelmente pode ocasionar na universalização da impunidade destes atos que por muitos é incógnito, arcaico e inexistente, fazendo com que, por sua vez a pirataria se amplifique. O que se propõe, diante de certa problemática seria a criação de um Tribunal Internacional Especializado e competente para o fato, e principalmente com Leis Universais e próprias de forma a dar solução à questão (retirada de competência dos Estados em julgar esses crimes, de forma a evitar problemas como que STP vem enfrentando).

No decorrer da pesquisa, reparou-se que esses ataques, apesar de virem a diminuir com o tempo, principalmente nas “zonas de risco”, o que vem alarmando as Nações Internacionais é a vossa forma de execução (Golfo da Guiné), pondo em causa a dignidade do ser semelhante, arruinando as transações mundiais, inclusive aumentando o premio de frete, em um estágio em que o mercado mundial vem encarando desafios financeiros cruciais.

Reconheceu-se, claramente, que a prática de pirataria na costa ocidental africana vem gerando desconforto, principalmente para a República Democrática de São Tomé e Príncipe (Estado insular), colocando em causa a vossa soberania perante o mundo, uma vez que esta – assim como a maioria dos países – por deficiência legislativa que contribui para a negligência punitiva vem vendo suas águas sendo violadas por esses tipos de atos infracionais. Ademais, o ambiente operacional nessa região é “mais seguro” para os atos piratas, por não necessitar de longos trânsitos em mar aberto para localizar e alvejar um alvo. E o intuito das Organizações

Internacionais – mormente a IMO e a ONU – era presidir e orientar as nações para práticas de atos e interesses conjuntos e eficientes de forma a garantir a segurança marítima, dos tripulantes e dos responsáveis pelos navios (causa também zelada pelas Organizações Regionais).

Diante dos fatos observados, apercebeu-se que a demanda se tornou ainda mais organizada e com maior potencial mavórcio, sendo fundamental a renovação constante dos seus meios de combate. Ademais, é inegável que a pirataria se fez presente em todo o globo, mesmo que em menor proporção e em áreas, atualmente sem observância mundialmente, como é o caso dos incidentes ocorridos em águas territoriais do Brasil.

Portanto, torna-se imprescindível a unificação legislativa, tipificação do crime de pirataria e demais, e adaptação no sistema penal em variados Estados, sobretudo os de Golfo da Guiné, para que se possa tratar de tais casos, porquanto só dessa forma poderão os infratores ser aprisionados. Até por que, atualmente, os esforços dos países em fazê-lo tornar-se-ão banais, visto que por não haver tipificação no ordenamento jurídico, consequentemente são “obrigados” a soltarem os criminosos.

Sem objetar que as grandes potências mundiais por serem influenciadoras das demais acarretam o dever de ser protótipo, tanto no combate a pirataria marítima como na assistência e solidariedade internacional. É notório e certo que, hodiernamente, apesar de uma queda significativa nos números de ataques piratas, somente a partir da harmonia e conciliação entre nações será viável promover a segurança da navegação marítima e precipuamente a tutela da vida humana.

REFERÊNCIAS

BEIRÃO, André Panno e Antônio Celso Alves Pereira. **Reflexões Sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014.

BRANDÃO, Eduardo Serra. **AFINAL O QUE É PIRATARIA**. 2010. Disponível em: <<http://database.jornaldefesa.pt/ameacas/assimetricas/Afinal%20o%20que%20%C3%A9%20a%20pirataria.pdf>> Acesso em: 04 set. 2017.

BRAGA, Marcelo Pupe. **Direito Internacional Público e Privado**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Forense, São Paulo: Método, 2010.

CASELLA, Paulo Borba. **Manual de Direito Internacional Público**. 20º Ed. Saraiva, 2012.

CASTRO, Thales. **Teoria das Relações Internacionais**. Brasília: FUNAG, 2012.

CGG. **DECLARAÇÃO DOS CHEFES DE ESTADO E DE GOVERNO DOS ESTADOS DA ÁFRICA CENTRAL E DA ÁFRICA OCIDENTAL SOBRE A SEGURANÇA NO ESPAÇO MARÍTIMO COMUM**. Disponível em: <<http://cggrps.org/wp-content/uploads/DECLARACAO-DE-YAOUNDE-PT.pdf>>. Acesso em 24 de set. 2017.

A VERDADE SOBRE OS PIRATAS DA SOMÁLIA. Disponível em: <<https://youtu.be/nbbiA67ArEQ>> Acesso em 13 jun. 2016.

DROIT MARITIME – DROIT DE LA MER. Disponível em: <<http://www.cours-de-droit.net/droit-maritime-droit-de-la-mer-a121611436>> Acesso em: 09 jul. 2017.

DW. **A Pirataria Ameaça São Tomé e Príncipe**. Disponível em: <<<http://www.dw.com/pt-002/a-pirataria-ameaca-sao-tome-e-principe/a-17838153>>>. Acesso em 20 de dez. 2016.

ESCORREGA, Luis Falcão. **A Arquitetura da Paz e Segurança Africana 2010**. Disponível em: <http://www.academia.edu/2186818/Arquitectura_de_Paz_e_Seguran%C3%A7a_Africana_2010>. Acesso em 20 de dez. 2016.

Estadão- Portal de Estado de S. Paulo. **Piratas Saqueiam R\$ 100 Milhões por ano na Amazônia**. Disponível em: <<<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,piratas-saqueiam-r-100-milhoes-por-ano-na-amazonia,70001900595>>>. Acesso em 20 de set. 2017.

FILHO, Nelson Speranza. **Pirataria Marítima: ameaça global**. Disponível em:<<<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=52fe8f09c95a49a4>>>. Acesso em 26 de dez. 2016.

FOLHA DE S. PAULO. Jornal. 2017. Somália Volta a Registrar Alta de Ataques de Piratas. Disponível em:<<http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2017/03/1866662-somalia-volta-a-registrar-alta-de-ataques-de-piratas.shtml>>. Acesso em: 02 de jul. 2017.

FONSECA, Rui Guerra de Miguel Assis Raimundo. **Direito Administrativo do Mar: Curso Pós-Graduação em Direito Administrativo do Mar**. Edições Almedina, S.A. 2016.

ICC- IMO. **Piracy and Armed Robbery Against Ships: report for the period.** 1 january – 31 december. 2016 London, 2017. Disponível em: <file:///C:/Users/jelcy/Downloads/2016_Q3_IMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em 17 de set. 2017.

ICC – IMO. **Piracy and Armed Robbery Against Ships: report for the period.** 1 january – 30 september. 2017. London, 2017. Disponível em: << http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2017/10/2017-Q3-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf>>. Acesso em 27 de out. 2017.

IMO. **Resolution A. 1025 (26): Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships.** Disponível em: << http://www.imo.org/en/OurWork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>>. Acesso em 20 de out. 2017.

IMO. **Maritime Security and Piracy.** Disponível em: << http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>>. Acesso em 8 de out. 2017.

IMO. **GISIS: Piracy and Armed Robbery.** Disponível em: << https://gis.imo.org/Public/PAR/Default.aspx>>. Acessado em 8 de out. 2017.

IMO. **Strategy for Implementing Sustainable Maritime Security Measures in West and Central Africa:** Below is IMO's strategy for enhancing maritime security in West and Central Africa in order to counter piracy, armed robbery against ships and other illicit activities and to support the development of a vibrant, sustainable maritime sector. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx>. Acesso em 10 de out. 2017.

IMB. **Piracy Reporting Centre.** Disponível em: << https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>>. Acesso em 10 de out. 2017.

International Chamber of Commerce – Commercial Crime Services. Mapa de Incidentes de Pirataria e Roubo Armado. 2017. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> Acesso em 08 Nov. 2017.

INTERPOL. **Project Mast Aims To Strengthen Maritime Security In Southeast Asia.** Disponível em: <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2017/N2017-146>. Acesso em 10 de nov. 2017.

INTERPOL. **REGIONAL THREATS REQUIRE A GLOBAL RESPONSE: Interpol Chief in Central Africa.** Disponível em: << https://www.interpol.int/News-and-media/News/2016/N2016-113>>. Acesso em 20 de nov. 2017.

JACOBSEN, Katja e Johannes Ribes Nordby. **Maritime Security in the Gulf of Guinea.** Copenhagen. Royal Danish Defence College Publishing House, 2015. Disponível em:<< http://www.fak.dk/publikationer/Documents/Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf>>. Acesso em 15 de jan. 2017.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. Vol. I. 3ª Ed. São Paulo: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. Vol. II. 1ª Ed. São Paulo: Manole, 2008.

MENEZES, Wagner. **O Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2015.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Nota Informativa Nº 2: Combate à Pirataria e aos Ilícitos Marítimos no Golfo da Guiné**. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/3508-combate-a-pirataria-e-aos-ilicitos-maritimos-no-golfo-da-guine>>. Acesso em 20 de ago. 2017.

OBP. **The State of Maritime Piracy 2015: assessing the economic and human cost**. Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/State_of_Maritime_Piracy_2015.pdf>. Acesso em 10 de out. 2017.

OBP. **The State of Maritime Piracy 2016: assessing the economic and human cost**. Disponível em: << <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/summary>>>. Acesso em 10 de out. 2017.

Observador On Time S.A. **São Tomé e Príncipe terá que pagar indemnização a Malta por disputa marítima**. Disponível em: << <http://observador.pt/2016/09/12/sao-tome-e-principe-tera-de-pagar-indemnizacao-a-malta-por-disputa-maritima/>>>. Acesso em 30 de jul. 2017.

ONU. **CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR de 1982**. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Table/Conven%C3%A7%C3%A3o-das-Na%C3%A7%C3%B5es-Unidas-sobre-o-Direito-do-Mar-1982/>>. Acesso em 14 de dez. 2015.

PIRATAS: Quem São os Verdadeiros Piratas da Somália. CC – tributação não-comercial não-derivados. Documentário. Espanha: Juan Falque, 2011. 23 minutos e 26 segundos. Disponível em: << <https://youtu.be/MDKb5Fg2Yp4>>>. Acesso em 13 de jun. 2016.

Piracy off the Somali Coast – International MCS Network. Disponível em: << https://imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf>>. Acesso em 03 de jun. 2017.

Rapport Afrique N°195. **LE GOLFE DE GUINEE : LA NOUVELLE ZONE A HAUT RISQUE**. 2012. Disponível em: <<https://d2071andvip0wj.cloudfront.net/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-french.pdf>>. Acesso em 13 de set. 2017.

REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público**. Saraiva. 13ª Ed., 2011.

SANGUIN, André- Louis. **São Tomé e Príncipe, as ilhas do meio do mundo: avaliação crítica sobre sua geografia política**. Confins, 2014. Disponível em: <<https://confins.revues.org/9018>>. Acesso em 20 de mar. 2017.

SANTOS, Herez. **INTRODUÇÃO AO DIREITO MARÍTIMO**. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=44>> Acesso em: 09 jul. 2017.

São Tomé e Príncipe, as ilhas do meio do mundo: avaliação crítica sobre a sua geografia política. Tradução de Aniel Lima dos Santos. Disponível em: <<https://confins.revues.org/9018?lang=pt>> Acesso em 12 out. 2017.

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE. **CÍDIGO PENAL**. Lei nº 6/2012. Aprova o Código Penal. Assembleia Nacional. Diário da República nº 95 de 6 de agosto de 2012.

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE. **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE S. TOMÉ E PRÍNCIPE**. Lei nº 7/90. Disponível em: <<<http://www2.camara.leg.br/saotomeeprincipe/constituicao/constituicao-da-republica-democratica-de-s.tome-e#a1>>>. Acesso em 19 de mai. 2017.

SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. 5ª Ed. Rer., atual. e ampl. 2. Tir. – Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012.

SPERANZA FILHO, Nelson. **Pirataria Marítima: Ameaça Global**. 2014. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=52fe8f09c95a49a4>>. Acesso em 20 de jan. 2017.

THE WORLD BANK. **São Tomé e Príncipe: aspectos gerais**. Disponíveis em: <<http://www.worldbank.org/pt/country/saotome/overview#1>>. Acesso em 14 de jun. 2017.

TRADUÇÃO E INTRODUÇÃO: CHRISTIAN WENER. **Odisseia: Homero**. São Paulo: Cosac Naify, 2014.

TRINDADE, Washington Luiz da. **Compêndio de Direito do Trabalho Marítimo, Portuário e Pesqueiro**. Rio de Janeiro: Forense, 1983.

UKEJE, Charles e Wullson MVOMO ELA. **Approaches to Maritime Security – the Gulf of Guinea**. Abuja: Friedrich Ebert Stiftung, 2013. Disponível em: <<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf>>. Acesso em 30 de nov. 2016.

VEIGA, Abel. **Navio Pirata Ligado a Pesca Ilegal Afundou-se na ZEE de STP**. Téla Nón, 2015. Disponível em: <<<http://www.telanon.info/sociedade/2015/04/07/19011/navio-pirata-ligado-a-pesca-ilegal-afundou-se-na-zee-de-stp/>>>. Acesso em 15 de ago. 2017.

VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**. São Paulo, 1977.

ZUCATTO, Giovana Esther e Michele Baptista. **Pirataria Marítima no Golfo da Guiné**. UFRGSMUN, 2014. Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/files/ZOP2.pdf>>. Acesso em 20 de nov. 2016.

ANEXOS

ANEXO 1

**E**

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1585
5 July 2017

REPORTING OF INCIDENTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN THE GULF OF GUINEA

1 The Committee, at its ninety-eighth session (7 to 16 June 2017), considered the under-reporting of incidents of piracy and armed robbery against ships in the Gulf of Guinea. According to information provided by the International Maritime Bureau (IMB) of the International Chamber of Commerce (ICC), the under-reporting was estimated to be in the order of 60 to 70%. It was noted that this was leading to ineffective analysis and understanding of the problem, a less efficient response, and exacerbating the risk to crews. The Committee therefore agreed to remind all parties of the need to report such incidents in a timely and accurate manner to the appropriate authorities.

2 The Committee recalled the reporting mechanisms, set out in MSC.1/Circ.1333.Rev1 on *Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships* and MSC.1/Circ.1334 on *Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*, and in particular, the need to report to the coastal States.

3 With respect to the Gulf of Guinea, the Committee noted that the Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT – GoG) commenced operations in June 2016. The Committee further noted that information provided by ships to the MDAT-GoG when transiting West African waters was intended to help build a common maritime picture between countries in the region and support actions and interventions by regional navies in response to piracy attacks.

4 The Committee urged the MDAT-GoG that it should work in collaboration with coastal States in the implementation of the Code of Conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in west and central Africa, adopted formally in Yaoundé, in June 2013, by Heads of State and Government or their representatives from 25 west and central African countries.

5 The Committee also urged all shipowners, ship operators and ships' masters to register with MDAT-GoG* upon entering its voluntary reporting area and to report suspicious activity and incidents of piracy and armed robbery in a timely manner (the MDAT-GoG can be contacted by phone at +33 (02) 98 22 88 88 or by email to watchkeepers@mdat-gog.org. All details for registration and reporting are contained on UKHO security chart Q 6114 and CS Carte de sûreté maritime 8801).

* Refer to Circular Letter No.3394 for further information.

ANEXO 2

**E**

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1333/Rev.1
12 June 2015

PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS**Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships**

- 1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-fifth session (3 to 12 June 2015), revised MSC.1/Circ.1333 by incorporating provisions for the establishment of a national point of contact for communication of information on piracy and armed robbery to the Organization given in the annex.
- 2 Member Governments, in particular those within areas identified as affected by acts of piracy and armed robbery against ships, are recommended to take any necessary action to implement, as appropriate, the recommendations given in the annex.
- 3 Member Governments are also recommended to bring this circular and MSC.1/Circ.1334 to the attention of all national agencies concerned with anti-piracy and anti-armed robbery activities, shipowners, ship operators, shipping companies, shipmasters and crews.
- 4 This circular revokes MSC.1/Circ.1333.

ANEXO 3

**E**

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.3575
11 August 2015

To: All IMO Member States
Subject: **Establishment of National points of contact for communication of information on piracy and armed robbery to the Organization**

Background

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-fifth session (3 to 12 June 2015), amended MSC.1/Circ.1333 by incorporating provisions for the establishment of national points of contact for communication of information on matters relating to piracy and armed robbery to the Organization.

2 MSC.1/Circ.1333/Rev.1 on revised *Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships* was adopted on 12 June 2015 and revokes MSC.1/Circ.1333. Paragraph 26 of the said circular calls upon Member States to communicate to the Organization the names and contact details of national points of contact to interface with the Organization on matters relating to piracy and armed robbery.

3 In order to facilitate the communication of this information from Member States, a new list of national points of contact for matters related to piracy and armed robbery has been created by the Secretariat within the Contact Points module in GISIS (<https://gisis.imo.org/Members/CP>). This list of national points of contact is accessible on a read-only basis to all IMO member users and is not accessible to general public users of GISIS.

4 Reference is made to Circular Letter No.2892 on the IMO Web Accounts system which is the platform for management of user accounts and access permissions by Member States and organizations represented at IMO (referred to collectively as "Authorities"). Each Authority is provided with an "administrator" account through which all tasks relating to the management of authorized user accounts for the administration/organization is performed. (To recall in this regard, the "administrator" account itself is not directly used for accessing any other IMO system or performing any other function.)

Procedure for Member States to communicate to the Organization the name and contact details of national points of contact to interface with the Organization on matters relating to piracy and armed robbery

5 Contracting Governments should, via their designated IMO Web Accounts Administrator, designate the individual(s) responsible for keeping the information on national points of contact for matters relating to piracy and armed robbery up-to-date within the Contact Points module in GISIS.

ANEXO 4

DECLARAÇÃO DOS CHEFES DE ESTADO E DE GOVERNO DOS ESTADOS DA ÁFRICA CENTRAL E DA ÁFRICA OCIDENTAL SOBRE A SEGURANÇA NO ESPAÇO MARÍTIMO COMUM

1. Nós, os Chefes de Estado e de Governo dos Estados da África Central e da África Ocidental, reunidos nos dias 24 e 25 de Junho de 2013, em Yaoundé, República dos Camarões, por ocasião da Cimeira conjunta sobre a estratégia regional de luta contra a pirataria, assaltos à mão armada e outras atividades ilícitas praticadas no mar do Golfo da Guiné,

1.1. Considerando a Declaração de 30 de Agosto de 2011 e a Resolução 2018 de 31 de Outubro de 2011, do Conselho de Segurança das Nações Unidas sobre atos de pirataria e assaltos à mão armada no Golfo da Guiné;

1.2. Tendo em mente a Resolução 2039, de 29 de Fevereiro de 2012, do Conselho de Segurança das Nações Unidas exortando a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) e a Comissão Golfo da Guiné (CGG) a trabalharem conjuntamente na elaboração de uma estratégia regional de luta contra a pirataria, assalto à mão armada e outras atividades ilícitas praticadas no mar, em cooperação com a União Africana (UA);

1.3. Conscientes de que a pirataria marítima, assalto à mão armada e outras atividades ilícitas tornam-se ameaças preocupantes no espaço marítimo da África Central e da África Ocidental e constituem uma violação do direito internacional do mar;

1.4. Preocupados com as graves ameaças que a criminalidade transnacional organizada, nomeadamente o tráfico de armas e de estupefacientes, tráfico de seres humanos, pirataria e assaltos à mão armada no mar, representam para a navegação internacional, a segurança, o desenvolvimento socioeconómico dos nossos Estados, bem como para a paz e a estabilidade internacional;

1.5. Conscientes de que o desenvolvimento económico dos Estados, da África Central e da África Ocidental, depende essencialmente da sua capacidade em criar riquezas através de uma governação

sustentável do seu espaço marítimo e da implementação de uma economia que respeite o ambiente.

1.6. Cientes também da importância dos parceiros internacionais no reforço das capacidades dos Estados-Membros e das organizações regionais na luta contra a pirataria, assalto à mão armada e outras atividades ilícitas cometidas no mar;

1.7. Reafirmando o nosso compromisso com a soberania e a integridade territorial dos Estados da África Central e da África Ocidental;

1.8. Tendo em conta que as disposições da presente Declaração se aplicam a todo o espaço marítimo da África Central e da África Ocidental;

1.9. Defendendo a implementação de um código de conduta transitório com vista a facilitar a adoção de um acordo multilateral vinculativo visando erradicar as atividades ilícitas ao largo das costas da África Central e da África Ocidental;

1.10. Reconhecendo a possibilidade dos Estados-membros da CEEAC, CEDEAO e da CGG para chegarem a acordos bilaterais vinculativos sobre a segurança marítima;

1.11. Congratulando-se com as contribuições dos representantes das Nações Unidas, da União Africana e dos parceiros estratégicos na luta contra a pirataria, assalto à mão armada e outras atividades ilícitas praticadas no espaço marítimo da África Central e da África Ocidental;

1.12. Congratulando-se também com as contribuições da Organização Marítima Internacional (OMI) e da Organização Marítima da África Ocidental e Central (OMAOC) visando assegurar a cooperação em segurança marítima;

1.13. Baseando-se:

- nos artigos pertinentes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS);

- na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e no Código Internacional para a proteção de navios e Instalações Portuárias (Código ISPS)
- na Convenção para a repressão de actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convenção SUA) e seus Protocolos;
- na Convenção das Nações Unidas contra o tráfico de drogas e de substâncias psicotrópicas;
- nas Resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012) do Conselho de Segurança, que apela a elaboração e a implementação de estratégias regionais, sub-regionais e nacionais de segurança marítima;
- na Estratégia Africana Integrada para os mares e os oceanos - Horizonte 2050 (Estratégia AIM 2050), adotada pela UA a 6 de Dezembro de 2012;
- na Carta Africana sobre Transportes Marítimo, adotada em 1994 e atualizada em Durban, África do Sul, em Outubro de 2009;
- na Decisão dos Ministros Africanos dos Transportes sobre a segurança marítima e a proteção do meio ambiente marinho em África;
- no Protocolo da CEEAC sobre a estratégia de segurança dos interesses vitais no mar assinado, a 24 de Outubro de 2008, em Kinshasa;
- na Declaração de Luanda sobre a Paz e a Segurança na Região do Golfo da Guiné, adotada a 29 de Novembro de 2012;
- nas disposições pertinentes:
 - do Tratado de 18 de Outubro 1983, que institui a CEEAC;
 - do Protocolo relativo ao Conselho de Paz e Segurança da África Central (COPAX), de 24 de Fevereiro de 2000;
 - do Tratado revisto da CEDEAO, de 23 de Julho de 1993;
 - do Protocolo da CEDEAO relativo ao mecanismo de prevenção, gestão e resolução de conflitos, manutenção da paz e da segurança, de 10 de Dezembro de 1999;
 - do documento quadro da CEDEAO para a prevenção de conflitos, de 16 Janeiro de 2008 (DCPC);
 - do Tratado que institui a CGG, de 3 de Julho de 2001.

1.14 Congratulando-se com as iniciativas das Comunidades Económicas Regionais e da CGG, a saber:

- a Estratégia de Segurança dos interesses vitais no mar dos Estados-membros da CEEAC, aprovada em Kinshasa a 24 de Outubro de 2009;
- o desenvolvimento da estratégia marítima integrada da CEDEAO
- o desenvolvimento da Estratégia Marítima Integrada da CGG;
- a Adoção, a 6 de Dezembro de 2012, da Estratégia Africana Integrada para os Mares e os Oceanos - 2050 (Estratégia AIM 2050);

2. Declaramos o seguinte:

2.1. Comprometemo-nos sem reserva a trabalhar conjuntamente para promover a paz, a segurança e a estabilidade no espaço marítimo da África Central e da África Ocidental através da mobilização de recursos operacionais adequados, tanto institucionais como logísticos;

2.2. Apoiar a implementação da Estratégia Africana Integrada para os Mares e os Oceanos – Horizonte 2050 (Estratégia AIM 2050);

2.3. Exortamos a CEEAC, a CEDEAO e a CGG a fortalecer as actividades destinadas à cooperação, à coordenação, à partilha e à interoperabilidade dos recursos entre os Estados-Membros:

- a) Estabelecendo entre elas um quadro de cooperação intercomunitária em segurança marítima;
- a) Supervisionando o domínio marítimo através do desenvolvimento de procedimentos operacionais comuns;
- b) Facilitando a harmonização do quadro jurídico e institucional dos Estados membros;
- c) Estabelecendo um mecanismo comum de partilha de dados e informações;
- d) Instituinto uma conferência sobre o desenvolvimento e a segurança marítima;
- e) Implementando um mecanismo de financiamento baseado em contribuições;

2.4. Exortamos também a cada uma das Comunidades Económicas Regionais e a CGG a:

- a) Desenvolver e adotar uma estratégia regional contra a pirataria, assaltos à mão armada e outras atividades ilícitas praticadas no mar, em linha com a estratégia Africana integrada para os Mares e Oceanos – Horizonte 2050 (Estratégia AIM 2050);
- b) Continuar a implementação e a operacionalização de mecanismos de coordenação que permita aos seus Estados membros uma acção eficaz contra todas as ameaças marítimas;

2.5. Os Estados membros comprometem-se a:

- a) Proceder a recolha e troca de informações entre eles, com os mecanismos regionais de coordenação e apoio de parceiros estratégicos;
- b) Reforçar a capacidade dos responsáveis pela aplicação da lei no domínio da segurança marítima;
- c) Aumentar a sensibilização no domínio marítimo;
- d) Elaborar e implementar legislação nacionais pertinentes;
- e) Desenvolver políticas nacionais de luta contra a pirataria, roubo à mão armada e outras atividades ilícitas cometidas no mar;
- f) Estabelecer estruturas nacionais de coordenação da acção do Estado no mar, com poderes suficientes para desempenhar as suas missões;
- g) Prever mecanismos nacionais de financiamento de políticas de luta contra a pirataria, assaltos à mão armada e outras atividades ilegais praticadas no mar;
- h) Organizar a aquisição e a manutenção dos principais equipamentos marítimos nos espaços marítimos respetivos.

2.6. Exortamos os parceiros estratégicos internacionais a apoiarem as iniciativas inerentes à implementação desta cooperação regional;

2.7. Solicitamos ao Secretário-Geral das Nações Unidas e ao Presidente da Comissão da União Africana que apoiem os esforços visando a mobilização de recursos para a implementação da presente Declaração;

2.8. Decidimos continuar a acompanhar esta questão

Feito em YAOUNDÉ, a 25 de Junho de 2013
o Presidente da República de Angola

EDUARDO DOS SANTOS

Presidente da República de Benim

BONI YAYI

O Presidente da República do Burkina Faso

BLAISE COMPAORE

O Presidente da República de Cabo Verde

JORGE CARLOS FONSECA

O Presidente da República do Congo

DENIS SASSOU NGUESSO

O Presidente da República da Costa de Marfim

ALASSANE DRAMANE OUATTARA

Presidente da República dos Camarões

PAUL BIYA

O Chefe de Estado de Transição da República Centro Africana

MICHEL DJOTODIA

O Presidente da República Democrática do Congo

JOSEPH KABILA KABANGE

Presidente da República do Gabão

ALI BONGO ONDIMBA

O Presidente da República da Gâmbia

YAHYA JAMMEH

O Presidente da República da Guiné

ALPHA CONDE

O Presidente da República da Guiné Equatorial

TEODORO OBIANG NGUEMA MBASOGO

O Presidente da República do Mali

DIOCOUNDA TRAORÉ

O Presidente da República do Gana

JOHN DRAMANI MAHAMA

Presidente da República da Guiné-Bissau

MANUAL SERIFO NHAMADJO

O Presidente da República da Libéria

ELLEN JOHNSON SIRLEAF

O Presidente da República do Níger

MAHAMADOU ISSOUFOU