

## O COMPLEXO EXERCÍCIO DA JURISDIÇÃO PENAL NO MAR

### THE COMPLEX EXERCISE OF CRIMINAL JURISDICTION AT SEA

André Beirão<sup>1</sup>

**RESUMO:** Este trabalho procura abordar a complexidade do exercício do poder coercitivo penal no mar que, aparentemente poderia ser considerado simples e regulado por apenas um artigo na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, que, entretanto, guarda muitas peculiaridades e exceções. Para tanto, fazendo uso da teoria da hermenêutica jurídica contemporânea e ampara no Direito Internacional, em que a norma deve ser entendida em seu contexto e formação, percorre o caminho da compreensão do conceito de soberania estatal, especialmente no mar – que guarda especiais peculiaridades reguladas na Convenção; aborda a conceituação de jurisdição e as particularidades previstas para seu exercício na esfera penal nos distintos espaços marítimos previstos na Convenção; e, por fim, aborda as ameaças que ganharam especial possibilidade de exercício jurisdicional no alto mar (pirataria, tráfico de pessoas, transmissões não autorizadas e navios sem nacionalidade). Conclui que a evolução das ameaças e da própria interpretação internacional delas tem acrescentado especial relevância à persecução criminal de ações praticadas no mar.

**Palavras-chave** jurisdição penal no mar; soberania no mar; persecução penal; ameaças à segurança marítima.

**ABSTRACT:** This work seeks to address the complexity of the exercise of criminal coercive prosecution at sea, which, apparently, could be considered simple and regulated by only one article in the United Nations Convention on the Law of the Sea, of 1982, which, however, has many peculiarities and exceptions. To this end, making use of the theory of contemporary legal hermeneutics and based on International Law, in which the norm must be understood inside its context and formation, it walks the path of understanding the concept of State sovereignty, especially at sea – which has special regulated peculiarities in the Convention; addresses the concept of jurisdiction and the particularities provided for its exercise in the

---

<sup>1</sup> Doutor em Direito pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) - (Direito Internacional), Mestre em Ciência Política pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (EGN), Bacharel em Direito pela UNIRIO. Ex-Coordenador-Adjunto da CAPES da Área de Ciência Política e Relações Internacionais para Programas Profissionais - 2014-2018. Exerceu, pioneiramente, o cargo de Coordenador do Programa de Pós-graduação (stricto sensu) em Estudos Marítimos, docente na área de Direito Internacional e do Corpo Editorial da "Revista da Escola de Guerra Naval". Pesquisador do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval. Organizador das obras "Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar" e "O valor do Mar", dentre outras. Coordenador do Observatório de Política Marítimas (Projeto aprovado nacionalmente). Consultor especial da Organização Marítima Internacional nas áreas de "Maritime Security" e "Maritime Transport Policy". Membro da Associação Brasileira de Estudos de Defesa, do Instituto de Geopolítica de Portugal, da Sociedade Brasileira de Direito Internacional. Premiada em 1º lugar no VI Concurso de Teses sobre Defesa Nacional, do Ministério da Defesa do Brasil (período 2012-2014). Presidente da Associação Brasileira de Redução de Riscos de Desastres (ABRRD).



criminal sphere in the different maritime spaces provided for in the Convention and, finally, addresses the threats that have gained special possibility of exercising jurisdiction on the high seas (piracy, human trafficking, unauthorized transmissions and ships without nationality). It concludes that the evolution of threats and the international interpretation of them has added special relevance to the criminal prosecution of actions committed at sea.

**Keywords:** criminal jurisdiction at Sea; sovereignty at Sea; criminal prosecution; maritime security threats.

## 1 INTRODUÇÃO

A persecução penal no mar é, aparentemente, simples para uma visão positivista superficial exclusivamente pautada na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, entretanto, sua abordagem é mais complexa e revestida de peculiaridades. Diversos fatores, além da mera identificação autor-delito, influenciam nessa capacidade do Estado atuar; desde fatores históricos e consuetudinários, passando por normas internacionais e suas adesões, e pela opção estatal de agir ou não sobre quem atuou ou onde ele atuou. Portanto, o caminho de respostas para essas interseções é bastante singular para cada Estado e para cada situação, o que torna complexa a abordagem.

Inicialmente, há de ser feita uma abordagem sobre a opção soberana do Estado de exercer sua Soberania sobre essas ações e atores. Portanto, há de se discutir o exercício da Soberania no mar, que, por sua característica singular de ser espaço amplo, distingue-se e vem sendo regulado com a evolução histórica do direito do mar.

A partir dessa regressão, há de se considerar os fatores históricos e consuetudinários que configuram essa atuação. O exercício dessa soberania, pela imposição de determinada ordem legal no mar, tem forte componente costumeira e, também, vem se materializando em convenções e decisões temporalmente evolutivas.

A seguir, há de se discutir os complexos conceitos de jurisdição no mar e sua particularidade: a jurisdição penal no mar. Algo que, somente há pouco mais de 30 anos (após a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM – de 1982 e vigente desde 1994) viu-se formalmente instituída e que, portanto, ainda suscita dúvidas e particularidades, quando aplicada ao caso concreto.



Posteriormente, há de se particularizar o estudo ao caso brasileiro. Portanto, trata-se de averiguar quais são as opções nacionais de aplicação de sua lei penal no mar. Essa particularização é singular e pode, portanto, diferir de outros Estados. Entretanto, atos soberanos unilaterais possuem parâmetros internacionais que, cada vez mais os limitam. Daí a importância da discussão precedente sobre o exercício da soberania no mar.

Por fim, as atividades no mar são diversas e complexas. Assim como as ameaças no ambiente marinho distinguem-se, muitas vezes, das do ambiente terrestre. Portanto, há de se verificar sobre as principais ameaças e delitos<sup>2</sup>, o que perpassa a discussão sobre as principais ameaças à segurança marítima<sup>3</sup>. Elas são múltiplas: desde as clássicas e já consagradas ações delituosas típica e tipificadamente previstas nos ordenamentos jurídicos nacionais (roubo, homicídio, assalto etc.), alcançando algumas que possuem peculiaridades no ambiente marinho. Opta-se aqui, portanto, por abordar apenas algumas dessas ameaças, que merecem maiores discussões, e apenas sinalizar a possibilidade de outras.

Ao final, espera-se restar demonstrada a complexidade do exercício jurisdicional penal no mar, considerado o caso de aplicação da lei penal brasileira, e demonstrar que o direito marítimo, enquanto regulador de diversas das atividades realizadas no mar, deve observar essas peculiaridades e interseções a fim de resguardar a segurança jurídica fundamental ao avanço dessas atividades no mar. E, como tal, também tem buscado convencionar questões afetas ao direito penal e que podem afetar o tráfego marítimo.

---

<sup>2</sup> Aqui entendidos de forma ampla. A rigorosa definição de delito pressupõe ação contrária à ordem legal vigente em determinado Estado, conseqüentemente, em sua jurisdição. No entanto, no mar, não necessariamente, essa se associa ao status do lócus da ação (no Estado) ou mesmo na jurisdição (capacidade de dizer o direito) mas está mais ligada a ações internacionalmente convencionadas como antijurídicas. Portanto, considera-se, aqui, o delito como ação contrária à ordem internacional preconizada e convencionada.

<sup>3</sup> Esse é outro conceito complexo e a língua portuguesa torna ainda mais ambígua a discussão. A tradução de segurança pode advir tanto de safety quanto de security, que são conceitos completamente distintos. Para mais aprofundamento ver: BEIRÃO, André Panno. **Segurança Marítima: que segurança?** In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A. C. A. *Reflexões sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2012. Aqui, portanto, ainda que haja ações tipicamente de safety que têm implicações sobre security, o foco é tratar segurança marítima pelo seu viés de security (cada vez mais convencionando na língua portuguesa em ser traduzido como 'proteção marítima').



## 2 A SOBERANIA (NO MAR) E SUAS PECULIARIDADES

Na Idade Média difundia-se a ideia de soberania como *Suprema potestas superiorem non recondenscens* (poder supremo que não reconhece outro acima de si) defendidos por *Philippe de Beaumanoir e Marino da Caramanico*, desde o século XIII<sup>4</sup>.

O primeiro autor a sistematizar o conceito de soberania é, por muitos, reconhecido como um dos pais da Ciência Política: Jean Bodin. Em sua obra "Os Seis livros da República", publicada em 1576, ele apresenta a soberania como um poder perpétuo e ilimitado, ou seja, um poder que tem como únicas limitações a lei divina e a lei natural. A soberania é, para ele, absoluta dentro dos limites estabelecidos por essas leis<sup>5</sup>. O "poder absoluto" de Bodin está ligado à sua crença na necessidade de concentrar o poder totalmente nas mãos do governante; o poder soberano só existe quando o povo se despoja do seu poder soberano e o transfere inteiramente ao governante (*Summa in cives ac subditos legibusque soluta potestas*).

Obviamente, muito se evoluiu desde então, embora, a raiz primeira da definição, ainda seja uníssona – o caráter absoluto associado ao conceito atribuído. Já no fervilhar das ideias do iluminismo, Jean-Jacques Rousseau apresenta a soberania cuja titularidade seria transferida ao povo, entendido como corpo político ou sociedade de cidadãos. A soberania é inalienável e indivisível e deve ser exercida pela vontade geral, denominada por soberania popular. Ou seja, o conceito além de manter sua característica absoluta, acrescenta em sua gênese, que ela emana do povo<sup>6</sup>.

Os contratualistas passaram então a analisar a sistematização da soberania no mundo da normatização. No entanto, essa tarefa não era fácil. Afinal, seriam as normas que criam poderes ou o poder que cria as normas? Ou seriam "normas superiores" que fundamentam a validade das "inferiores"? Isso caracterizaria o que a Teoria do Direito encara como um pseudoconceito ou uma categoria antijurídica, onde a norma inferior nega a superior e vice-

<sup>4</sup> LO SCHIAVO, Luca. Marino **Enciclopedia Federiciana, Vol. II**, Roma: Italiana\_Treccani, 2005. Pp. 121-125.

<sup>5</sup> BODIN, Jean. **Os seis livros da república: livro Primeiro** (original: Les Six Livres de e République – Livre Premier). Morel, José Carlos Orsi. (Trad.). São Paulo: Ícone Ed., 2011. p. 199.

<sup>6</sup> ROUSSEAU, Jean-Jaques. **Do Contrato Social** (original: Du Contract Social). Da Silva, Rolando Roque (Trad.). Edição eletrônica: Ed Ridendo Castigat Mores, 2003. P. 195.



versa. Ou seja, há a presunção de uma antinomia irreduzível entre soberania e direito<sup>7</sup>. Kelsen, em seu ensaio sobre soberania, de 1920, já vislumbra a necessidade de ser refundada sua conceituação, ao afirmar que seu *ethos* “deve ser radicalmente mudado. É esta a revolução da consciência cultural da qual necessitamos em primeiro lugar”<sup>8</sup>.

No entanto, é exatamente a partir da teoria do direito que, no alvorecer do século XX surge o entendimento da soberania sob dois prismas distintos: o interno e o externo. A interna, mediante a consolidação dos Estados constitucionalmente construídos, onde a soberania deve ser exercida mediante sua subordinação à lei. A externa, passando a decorrer da ordem internacional, seja ela formal ou tácita. Ou seja, os Estados devem se relacionar tendo como faróis norteadores o costume internacional e o direito das gentes (até então).

Esse é o início do declínio do entendimento conceitual da soberania absoluta originalmente defendida. Ou seja, se no âmbito interno ela passa a ser aparada pela divisão de poderes (na maioria dos Estados constitucionais), seja pelo princípio da legalidade ou dos direitos fundamentais; no âmbito externo, ela também encontrava restrições, até mesmo ao direito à guerra e ao estado de natureza hobbesiano entre as nações.

A teoria do direito (internacional) é que protagoniza a discussão da soberania externa. Primeiro pela teoria Monista, protagonizada por Hegel, prevendo que são as normas estatais que regulam a relação entre Estados. A seguir, Tripel advoga pela teoria dualista, prevendo uma coexistência de direitos estatais e do direito internacional para alcançar, no início do século XX, uma nova vertente monista (Kelsen) defendendo uma unidade do direito com primado do Direito Internacional sobre o estatal<sup>9</sup>. No entanto, como já dito, o conceito de soberania supera a visão jurídica do termo, tendo-se tornado célebre a sucinta conceituação de soberania de Carl Schmitt, que dissonante da visão jurídica e mais ligada à discussão do poder afirma que “soberano não é quem dita a regra, mas quem diz qual é a exceção à mesma”<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> VON LISZT, Franz. **International el. Systematically Presented** (Das Völkerrecht systematisch dargestellt), 1st e. Berlin, 1888; 11th e. Berlin, 1918.

<sup>8</sup> KELSEN, Hans. **Il problema della sovranità e Teoria diritto Pazionale**. Contributo per uma dottrina pura diritto. 1920, trad. Italiana de A. Carrino. Milão: Ed. Ital.,1989. P. 469.

<sup>9</sup> TRINDADE, Antonio Augusto Cançado. *O direito internacional em um mundo em transformação*. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

<sup>10</sup> AGAMBEM, Giorgio. **Estado de Exceção: homo sacer II**. POLETI, Iraci (Trad.) São Paulo: Boitempo, 2004. p. 131.



Em resumo, a linha do tempo da idade contemporânea demonstra relativa limitação da soberania interna, em decorrência da consolidação do direito estatal, enquanto há um engrandecimento da soberania externa, em particular, nos cem anos de consolidação, na Europa, do estado de direito e da democracia (entre a metade do século XIX à metade do século XX).

É após a segunda guerra mundial (1945) que essa tentativa ganha maior envergadura. Com o surgimento da Organização das Nações Unidas (ONU), como organismo internacional (interestatal) com propósito primeiro de “manter a paz e a segurança internacional” (ONU, art. 1º, 1), que a soberania externa passa a sofrer de condicionantes ultra estatais – o “imperativo da paz” e à “preservação dos direitos humanos” –, pensamento defendido por Luigi Ferrajoli<sup>11</sup>.

Isso posto, a partir da segunda metade do século XX há um coincidente esvaziamento do conceito de soberania como *potestas absoluta* tanto no âmbito interno quanto no externo. Assim, procurou-se demonstrar que, de fato, o conceito original da soberania como *potestas absoluta* parece relegado ao passado. Ferrajoli lança como variáveis condicionantes à essa soberania externa o “imperativo da paz” e “os direitos humanos”, pós advento da ONU, por considerar tais questões como parte do *jus cogens* a ser, obrigatoriamente, consideradas por todas as nações no exercício de sua soberania externa. Poder-se-ia afirmar que o século XXI também introduz uma nova e terceira variável condicionante que é “a questão ambiental”. Desde esforços quase universais simbolizados pelas Convenções Eco-1992 ou Rio+20, a gestão sustentável do planeta estaria se tornando também uma dessas condicionantes irrefutáveis. Pouco se pode esperar que um Estado, exercendo seu direito soberano, afronte, deliberadamente, o bom uso do meio ambiente internacional sem uma resposta contundente da comunidade internacional.

No entanto, essa breve revisão histórica da evolução do conceito abre duas vertentes de aprofundamento – interna e externa – sendo que, para o propósito do presente trabalho, optou-se por apenas seguir a abordagem da soberania externa, dado que é ela que se torna variável condicionante da relação entre Estados no mar.

---

<sup>11</sup> FERRAJOLI, Luigi. **A soberania no mundo moderno**. São Paulo: Martins Fontes, 2002. P. 39-40.



## 2.1 Inovações do direito do mar: o exercício da soberania no mar

A aceitação internacional do mar como *res communis*, originalmente defendida por Grotius, há muito está restrita às reflexões históricas e retóricas. É bem verdade que, esse mesmo mar, cobrindo mais de 70% da superfície terrestre, foi palco de muitas crises, disputas e guerras, mas foi a região mais tardiamente regulada pela nova onda internacionalista pós-segunda guerra.

Somente em 10 de dezembro de 1982 é possível a assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em Montego Bay, na Jamaica. Essa convenção, em que pese tenha esperado mais de dez anos para atingir o número mínimo de adesões para sua entrada em vigor (1994), é hoje, certamente, um dos principais marcos regulatórios internacionais e possível de ser entendida como praticamente universal, dado o número de Estados-parte (168 Estados parte e o Estado Observador da Palestina, de uma representação na ONU de 193 Estados-membros).

No entanto, há de se considerar que a questão da “soberania no mar” é assunto eminentemente ligado ao exercício do poder e que o contexto histórico de elaboração da referida convenção (1973-1982) era bastante tenso em função da concomitância com o período da chamada guerra fria entre polos opostos capitaneados, por um lado pelos Estados Unidos da América (EUA) e do outro, pela União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e suas respectivas áreas de influência. Assim sendo, era de se esperar que, objetivando uma terceira tentativa de regulação do mar, fossem evitadas inclusões de pontos que afrontassem diretamente os interesses de algum desses polos. Logo, pode-se dizer que o “espírito da lei” dessa convenção, não era o de disciplinar o uso do poder no mar, mas o uso pacífico do mar.

Ainda assim, “a codificação” da soberania teve destaque especial na regulação dos mares da Convenção. Já no preâmbulo, ela deixa transparecer o “espírito da lei” (*l'esprit de la loi*) em contemporizar diversos interesses antagônicos.

Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, com a devida consideração pela **soberania** de todos os Estados, uma ordem jurídica para os





mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, (...) (grifo nosso)<sup>12</sup>

Logo no artigo 2º da Convenção, ela já procura abordar qual é o enfoque dado à questão de soberania ao longo do texto convencional: “A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores (...) a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial”. Note-se que a opção do texto não foi de discutir a soberania em razão da matéria (*ratione materiae*) ou mesmo em razão de quem está sob ela (*ratione personae* – em razão da pessoa), mas sim, tendo como critério primeiro, a razão do lugar (*ratione locci*)<sup>13</sup>. Mais que isso, este artigo 2º já deixa transparecer juízo de valor distintivo da soberania em terras emersas (o território e as águas interiores a este) e o mar territorial. Caso o entendimento dos convencionais fosse que o mar territorial seria “parte integrante dos territórios” não haveria necessidade de destacar o mar territorial para o exercício dessa soberania. Da leitura dos artigos subsequentes é que se depreende a razão da distinção. Efetivamente, no território terrestre, águas interiores e mesmo no espaço a estes sobrejacente, por exemplo, nenhum estrangeiro pode adentrar sem a formal anuência prévia do Estado soberano, já no mar territorial, ainda que o art. 2º lhe seja garantida a soberania, há exceções a esse exercício como no caso da “passagem inocente” prevista no artigo 17 da Convenção (“Salvo disposição em contrário da presente Convenção, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inofensiva pelo mar territorial”).

A divisão do mar adjacente às costas dos Estados, que a Convenção prevê, já incorpora novas formas de encarar a soberania. Por exemplo, na Zona Contígua (art. 33), já não há citação expressa à soberania, mas somente a previsão de “medidas de fiscalização necessárias”, o que, *per se*, já deixa claro a previsão de algum grau de jurisdição do estado costeiro sobre essa área, mas não todos. No entanto, essa Zona faz parte integrante da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) que se inicia, além do mar territorial e a este adjacente, até o

---

<sup>12</sup> BRASIL. **Decreto n. 1.530**, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. 1995.

<sup>13</sup> TANAKA, Yoshifumi. **The International Law of the Sea**. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. P.8.





limite máximo de 200 milhas marítimas, a partir da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial (art. 55 e 57 da CNUDM).

Para a ZEE, a Convenção preconiza “regime jurídico específico (...), segundo o qual os direitos e jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos (...)” (art. 55). Logo, deixa explícita a intenção de discriminar qual deve ser o entendimento da soberania do Estado costeiro nessa área marítima. Diz o artigo 56:

Direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro na zona econômica exclusiva

1. Na zona econômica exclusiva, o Estado costeiro tem:

- a) **direitos de soberania** para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; (...)
- c) jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere a:
  - i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;
  - ii) investigação científica marinha;
  - iii) proteção e preservação do meio marinho;

2. No exercício dos seus direitos e no cumprimento dos seus deveres na zona econômica exclusiva nos termos da presente Convenção, o Estado costeiro terá em devida conta os direitos e deveres dos outros Estados e agirá de forma compatível com as disposições da presente Convenção. (...) (grifo nosso)<sup>14</sup>

Dois destaques do referido artigo podem ser feitos: um sobre a questão da soberania e outro sobre a jurisdição. A discussão sobre a jurisdição far-se-á, posteriormente. Em relação ao primeiro, note-se que a Convenção fez uso da expressão “direitos de soberania”, o que confere inovador conceito em textos convencionais. Na realidade, sua origem conceitual remonta instrumento anterior. Ao limitar a soberania estatal *ratione materiae*, o princípio da “Soberania Permanente sobre os Recursos Naturais” já fora previsto na Resolução nº 1803 (XVII), de 1962, da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU). Pouco depois, a mesma AGNU aprovou a Res. Nº 2016 (XXVII), em 1972, versando sobre a “Soberania Permanente sobre os Recursos Naturais dos Países em Desenvolvimento” que, em seu art. 3º, preconiza os “direitos soberanos sobre os recursos naturais existentes no leito, no subsolo e nas águas sobrejacentes de certos espaços marinhos”. Ou seja, mesmo antes de instituída a Terceira

<sup>14</sup> *Ibid.*, nota 11.



Conferência sobre o Direito do Mar (em 1973) e que daria consubstanciação à Convenção que até hoje vigora, já houve sinalização do lançamento conceitual dos “Direitos de Soberania”.

A discussão quanto à limitação conceitual dessa expressão teve forte repercussão, em especial no mundo jurídico. Podem-se citar nomes como Nico Shrijver, Yoshifumi Tanaka, Ken Booth, Petros Liacouras, James Kraska, dentre outros autores internacionais. No âmbito nacional, tal ponto também fora exaustivamente debatido por juristas como Celso de Albuquerque Mello, Adherbal Meira Mattos e Tiago Zanella. Os pontos de vista possuem peculiaridades distintas entre eles, mas todos chegam a um consenso que, a expressão “direitos de soberania” é restritiva ao conceito original do *potestas absoluta* inicialmente associado ao termo soberania. Alguns chegam mesmo a renomear os “direitos de soberania” em “poderes de soberania”, como o jurista português Fernando L. Bastos.

A ordem jurídica destinada a regular os usos dos oceanos tem por pressuposto básico a ideia de estes não implicam uma apropriação dos espaços marítimos pelos Estados, em particular pelos Estados costeiros. Nestes termos, com a exceção das águas interiores, o reconhecimento de “e de “soberania”, de “poderes de soberania” e de “poderes de jurisdição” aos Estados costeiros relativamente aos espaços marítimos não implica a atribuição a estes Estados de poderes exclusivos sobre esses espaços. Com efeito, o exercício de poderes por parte dos Estados costeiros deve ter em consideração os outros usos dos oceanos que são reconhecidos simultaneamente a todos os outros Estados<sup>15</sup>.

Se alguns advogam pela atribuição da soberania relativa, outros optam por caminhos distintos. Em efeito, o texto convencional, derivado do artigo supracitado (art. 56, 1) seguiu a opção do direito positivo e objetivo; ou seja, enumerou “quais” seriam esses direitos. Todos guardam estreita relação com finalidades econômicas e de geração de renda para os Estados costeiros, reforçando o resguardado pelas duas resoluções da Assembleia Geral precedentes à Convenção e supramencionadas.

Mais que isso, o artigo tem ainda a preocupação em limitar esse exercício de direitos tendo (note-se, é impositivo no verbo) que levar “em devida conta” (*due regard* no original, em inglês) os direitos e deveres dos outros Estados e agir de forma compatível com as disposições da presente Convenção” (art. 56, 2). E a Convenção, em outros dispositivos,

<sup>15</sup> BASTOS, Fernando Loureiro. **Os modelos de Governança dos Oceanos e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. In OTERO, Paulo (Org.) Direito & Política. V. 2., p. 6-21. Lisboa: Diário de Bordo Editores, 2013. P. 6.



atribui vários desses “direitos de outros Estados”, como: para o exercício da liberdade de navegação, de sobrevoo e para instalação de cabos e dutos submarinos nesse espaço marítimo. O uso da expressão *due regard* (em devida conta) afasta a exclusividade de jurisdição do Estado costeiro e reforça o caráter limitador da soberania.

No entanto, considera-se que dizer que, dentre os conceitos da evolução do termo discutido anteriormente, considerar que o melhor seria o de “soberania relativa” não parece adequado. A soberania nesses espaços não foi relativizada pela coparticipação de soberanias supraestatais ou de Organismos Internacionais. Na realidade ela convive com pequenas parcelas de soberania de iguais, ou seja, de outros Estados. Assim, optou-se, nesse estudo, pela conceituação atribuída por Adherbal Meira Mattos, até mesmo para evitar a discussão teórica sobre a soberania, “não se tratava do real exercício da soberania, mas, de uma **soberania funcional** (econômica) sobre os recursos renováveis ou não das águas, do leito e do subsolo dessa faixa equórea delimitada em 200 milhas” (grifo nosso)<sup>16</sup>. Ou seja, atribui novo termo para uma realidade nova, em um mesmo lugar, a limitação à soberania dá-se *ratione materiae*, tratando-se assim do que Tanaka chama como área *suis generis* do planeta<sup>17</sup> que buscou conciliar dois princípios gerais do direito do mar: a liberdade de navegação, de origem consuetudinária entre os povos, e o direito à exploração econômica dos Estados costeiros, mais recente, mas também crescentemente aceito pela coletividade dos Estados. Ainda que haja entendimentos, por vezes mais expansionistas em termos de arguição de soberania, essa arguição é mais política que jurídica<sup>18</sup>.

Se a ZEE parece ser a área marítima mais controversa, passemos então ao Alto Mar. Como previsto no art. 86 da Convenção:

As disposições da presente Parte aplicam-se a todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipélagicas de um Estado arquipélago. O presente artigo não implica limitação alguma das liberdades de que gozam todos os Estados na zona econômica exclusiva de conformidade com o artigo 58.

<sup>16</sup> MATTOS, Adherbal Meira. **O Novo Direito do Mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 1996. P. 192

<sup>17</sup> TANAKA, *Op. Cit.*, p. 127.

<sup>18</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano e CARVALHO FILHO, José Carlos. **Domínio Marítimo Brasileiro e a Amazônia Azul**. In: RIDB, ANO 2 (2013), Nº 7. p. 7352. Pp. 7341-7355



Já no artigo subsequente, que versa sobre a liberdade do alto mar e que busca consolidar o referido princípio da liberdade de navegação, em seu item 2, novamente, há a explícita citação de que as liberdades exercidas por todos os Estados devem ter “em devida conta” (*due regard*) os interesses de outros Estados e “os direitos relativos às atividades na Área previstos na presente Convenção”. Ou seja, explícita que coexistem situações diversas para a coluna d’água e o espaço aéreo sobrejacente com as o leito e subsolo dessa região (a Área).

O Art. 88 (“O alto mar será utilizado para fins pacíficos.”) reforça o afirmado por Ferrajoli sobre a prevalência, a partir da segunda metade do século XX, da variável limitadora da soberania externa, que é o “imperativo da paz”. Mas é no artigo seguinte que vem a abordagem sobre a soberania nessa parcela do mar:

#### ARTIGO 89

Ilegitimidade das reivindicações de soberania sobre o alto mar  
Nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania.

Portanto, parece clara a plena vedação de qualquer exercício de soberania nessa área, independentemente de sua conceituação como *potestas absolutae*, soberania relativa, compartilhada ou mesmo funcional. O texto, simples e direto, parece afastar toda e qualquer reivindicação nesse sentido.

No entanto, sob essa coluna d’água, podem existir regimes específicos, também convencionados para o leito e subsolo dessa região marítima. Na porção mais próxima aos Estados costeiros, a Convenção é detalhista em prever possibilidades de ampliar os direitos desses Estados sobre a chamada “Plataforma Continental Estendida”. O texto convencional é especialmente técnico na enumeração de critérios eletivos e restritivos para o pleno exercício desse direito pelos Estados costeiros e foge ao escopo desse estudo, aprofundar a discussão sobre tais procedimentos. Considerando, apenas de forma simplista, que essa extensão possa ir até à distância de 350 milhas marítimas da linha de base, já incorpora o leito e subsolo (art. 76) de até 150 milhas, do que seria do regime da Área (podendo ser menor, conforme requisitos específicos).



Em relação ao exercício de soberania na Área, os artigos 77, 1 e 78,1 procuram esclarecer a questão:

ARTIGO 77

Direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental

O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.

(...)

ARTIGO 78

Regime jurídico das águas e do espaço aéreo sobrejacentes e direitos e liberdades de outros Estados

Os direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental não afetam o regime jurídico das águas sobrejacentes ou do espaço aéreo acima dessas águas.

Ou seja, há nova remissão ao conceito de “direitos de soberania”, já comentado, o que confere direitos aos Estados costeiros que os possuem, de forma similar ao previsto para a ZEE, mas, a coluna d’água sobrejacente e o espaço aéreo gozam de mais liberdades que as da ZEE, são claramente amparados pela negação de soberania preconizada no citado Art. 89.

Afastando-se mais ainda das costas, ou seja, passando exclusivamente à porção marítima que não pertence nem às ZEE e nem às Plataformas Continentais Estendidas de qualquer Estado Costeiro, a Convenção também procura esclarecer. Em relação à coluna d’água (e todos os recursos nela existentes) e ao espaço aéreo sobrejacente, define que eles estão plenamente amparados pelo regime do alto mar. Em relação à Área, que inclui todos os recursos minerais sólidos, líquidos ou gasosos no leito do mar ou no seu subsolo (Art. 133) a Convenção incorpora conceito que, posteriormente, foi abraçado por outras diversas esferas internacionais que é o “patrimônio comum da humanidade”. Somente sua discussão mereceria estudo específico, dado seu caráter inovador nas relações internacionais, mas é tangencial ao objetivo deste trabalho. Basicamente, o conceito busca consolidar que o conjunto de riquezas advindas dessa porção do planeta não deve, e nem pode, ser apropriado por qualquer Estado, pessoa física ou jurídica.

Visando salvaguardar esse patrimônio, a Convenção criou órgão decorrente específico – a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (*International Seabed Authority – ISA*), ou somente Autoridade, como expresso no art. 137, 2, que a instituiu.



Em efeito, não é que tenha sido conferida “soberania” à Autoridade para a Área, ela recebeu a outorga internacional de zelar por seu patrimônio, cabendo a ela autorizar (ou não) quaisquer iniciativas de exploração de seus recursos, de forma a cumprir o preconizado na Convenção. Não deixa de ser uma expressão de poder, mas é bastante distinto do poder soberano anteriormente abordado.

Ainda assim, para a Área, a Convenção procura explicitar qual seria o entendimento para a soberania nessa parcela de leito e subsolo. Diz o art. 137:

#### ARTIGO 137

##### Regime jurídico da Área e dos seus recursos

1. Nenhum estado pode reivindicar ou exercer **soberania** ou **direitos de soberania** sobre qualquer parte da Área ou seus recursos; nenhum Estado ou pessoa física ou jurídica pode apropriar-se de qualquer parte da Área ou dos seus recursos. Não serão reconhecidos tal reivindicação ou exercício de soberania ou direitos de soberania nem tal apropriação.
2. Todos os direitos sobre os recursos da Área pertencem à humanidade em geral, em cujo nome, atuará a Autoridade. Esses recursos são inalienáveis. No entanto, os minerais extraídos da Área só poderão ser alienados de conformidade com a presente Parte e com as normas, regulamentos e procedimentos da Autoridade.
3. Nenhum Estado ou pessoa física ou jurídica poderá reivindicar, adquirir ou exercer direitos relativos aos minerais extraídos da Área, a não ser de conformidade com a presente Parte. De outro modo, não serão reconhecidos tal reivindicação, aquisição ou exercício de direitos. (grifo nosso)

Note-se que o texto exclui as duas conceituações previamente usadas na própria Convenção. Nem a soberania (plena), nem mesmo os direitos de soberania (soberania funcional, de cunho econômico) são admissíveis à Área, cabendo à Autoridade atuar nessa garantia.

Assim, parece evidente que, pelo prisma jurídico internacional, seria inconcebível qualquer ato que transparecesse “ato de soberania”, quando exercendo atividades na exploração da ÁREA.

### 3 JURISDIÇÃO PENAL NO MAR

Somente a discussão doutrinária sobre jurisdição já mereceria estudo singular. O tema e suas particularidades ensejam estudos aprofundados nas ciências jurídicas com livros e



manuais sobre a teoria da jurisdição<sup>19</sup>. Até mesmo sua conceituação guarda peculiaridades entre os doutrinadores do direito. Recorre-se a doutrinadores nacionais bastante clássicos, como o Barão de Ramalho: “jurisdição é o poder de administrar justiça”<sup>20</sup> ou mesmo Paula Baptista: “jurisdição é o poder de proclamar os direitos”<sup>21</sup>. Mais contemporaneamente, para Lopes da Costa: “jurisdição é o poder-dever do Estado de declarar e realizar o Direito”<sup>22</sup>. De sua parte, Rezende Filho advoga que a jurisdição é o poder de declarar o Direito aplicável aos fatos<sup>23</sup>. Portanto, de forma simplificada, conceitua-se jurisdição como “a capacidade de dizer o Direito aplicável”. Ou seja, de ditar o ordenamento jurídico vigente sobre bens, atividades e pessoas em determinada situação e lugar.

Obviamente, o exercício jurisdicional guarda plena relação com a Soberania. Essa questão, em geral, passa pouco apercebida quando se atua no território terrestre de um Estado. Resta claro que ali, com raríssimas exceções, ‘quem diz o direito aplicável’ é o poder nacional por meio de seu ordenamento jurídico. Observe-se que da mesma forma que o binômio soberania-jurisdição deve ser entendido com conceitos complementares, o binômio jurisdição-competência também o deve ser. Novamente, é vasta a doutrina sobre competência, talvez até mais complexa que a de Jurisdição, entretanto foge ao escopo deste trabalho. Competência pode-se entender como o poder atribuído (a alguém ou órgão) para o exercício da jurisdição.

O mar traz sua complexidade ao entendimento e clarificação dos citados conceitos. Em primeiro lugar por sua fluidez, que faz com que pessoas e atividades possam estar bastante distantes do território (seja ele nacional dos mesmos, ou mesmo estrangeiro). Em

<sup>19</sup> Ver: CARNEIRO, Athos Gusmão. **Jurisdição e Competência**. 18ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012. PADUANI, Célio César. **Natureza Jurídica da Jurisdição**. Revista dos Tribunais, V. 183, jul7/2003. DANTAS, Francisco Wildo Lacerda. **Teoria Geral do Processo: Jurisdição, Ação (Defesa) e Processo**. 2ª Ed. São Paulo: Método, 2007. GONÇALVES, Marcelo Barbi. **Teoria Geral da Jurisdição**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

<sup>20</sup> RAMALHO, Joaquim Ignácio. **Paxe Brasileira**. 2ª Ed. São Paulo: Duprat, 1904, p. 1.

<sup>21</sup> PAULA BAPTISTA, Francisco de. **Compêndio de teoria e prática do processo civil comparado com o commercial e de hermenêutica jurídica, para uso das faculdades de direito do Brasil**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Garner, 1901, p. 55

<sup>22</sup> LOPES DA COSTA, Alfredo de Araújo. **Manual Elementar de Direito Processual Civil**. Rio de Janeiro: Forense, 1956, p. 22. Rogério Lauria. **Jurisdição, ação e processo civil (Subsídios para a Teoria Geral do Processo Civil)**. *Revista de Processo* vol. 52, out-dez./1988, p. 16; SANTOS, Ernane Fidélis dos. **Manual de Direito Processual Civil**. V. 1 14ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2010, p.81.

<sup>23</sup> REZENDE FILHO, José Gabriel de. **Curso de Direito Processual Civil. Vol. 1**. São Paulo: Saraiva, 1959, p. 100. No mesmo sentido: MARINONI, Luiz Guilherme; ARENHART, Sérgio Cruz; MITIDIERO, Daniel. **Novo Código de Processo Civil Comentado**. 3ª ed. São Paulo: RT, 2017, p. 180; MONTENEGRO FILHO, Misael. **Direito Processual Civil**. 13ª ed. São Paulo: 2018, p. 45.





segundo lugar que o costume consolidou práticas desse exercício jurisdicional que o particulariza aos conceitos tradicionais no ceio dos territórios terrestres.

Historicamente, quando os navios se faziam ao mar e afastavam-se de terra, poderia surgir a questão: como garantir a ‘boa ordem’ a bordo? Qual ordem? Por quem? Portanto, consolidou-se que a ordem era a da bandeira do navio e que, o poder garantidor dela, residia na figura do capitão (ou comandante, ou a autoridade naval de maior precedência e decisão a bordo). São inúmeros os relatos históricos, filmes documentários ou mesmo fictícios, baseados na história, que mostram a figura do Capitão como o ‘juiz de fato’ e o guardião da ordem a bordo. Portanto, essa ordem, era a de a quem o navio estivesse subordinado, em geral à bandeira de algum país (algo que só se configurou com o passar do tempo). Não era imaginável que, dias ou meses longe de seu porto sede, algum fato, para ser apurado (ou mesmo punido) tivesse que aguardar seu retorno ao cais ou a chegada de alguém com ‘competência’ para exercer o poder judiciário ao fato. Logo, o Capitão era a personificação do poder do Estado a bordo, ainda que, inicialmente, por outorga frágil e tácita.

Esse costume não foi derogado pela codificação mais recente do Direito do Mar. Ao contrário, acabou reafirmado. Por mais que se possa questionar a opção<sup>24</sup>, a CNUDM possui poucos pilares fundamentais, principalmente a “liberdade de navegação” (que não é abordada nesse trabalho) e “a soberania do Estado de Bandeira”, que, portanto, tem a jurisdição em seu navio (pessoas, atividades e bens) – por princípio.

A intrínseca relação ‘capitão-Estado de Bandeira-Jurisdição’ é explícita na Convenção. A relevância do “Estado de Bandeira” é tão fundamental, que em artigo explícito confirma a necessidade de credibilidade nessa bandeira arvorada, mais relevante que nacionalidade do armador, capitão ou tripulação.

Art. 92 – Estatuto dos Navios

Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado.

---

<sup>24</sup> Inicialmente, questionamentos sobre a fiscalização sobre os atos do capitão e, mais recentemente, com a possibilidade crescente de navios completamente autônomos, ainda que ‘sem pessoas’ possa-se advogar que não haverá problemas, continuam a existir ‘bens e atividades’. Como permanecer sob o corolário das ‘decisões do capitão’, sem sua presença? Questionamentos que o Direito do Mar ainda vem consolidando.



Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.

Quanto à relação Estado de Bandeira-Jurisdição, ao tratar a mais notável das exceções à soberania do Estado Costeiro – a passagem inocente pelo Mar Territorial (Título I, Seção 3: Passagem Inocente pelo Mar Territorial Art. 17 a Art. 32) dedica dois artigos diretamente para versarem sobre ‘Jurisdição’: o Art. 28 (Jurisdição civil em relação a navios estrangeiros – que não será detalhado nesse trabalho) e o Art. 27 (Jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro).

Art. 27 – Jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro

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

Note-se que a norma opta por discriminar as exceções. Ou seja, ratifica a regra geral (e corolário) – em princípio, a jurisdição penal é do Estado de Bandeira, mesmo navegando (em passagem inocente) pelo Mar Territorial de outro Estado Costeiro que, por princípio, teria ali soberania plena e jurisdição. Isso, aparentemente, confronta o Princípio da Territorialidade do Direito Penal Internacional. Por ele, a lei penal de um Estado, em virtude da sua soberania, deve ser aplicada aos crimes perpetrados em seu território, sem levar em consideração a nacionalidade do autor ou do titular do bem jurídico lesionado<sup>25</sup>. O que leva ao questionamento sobre a consideração (ou não) do Mar Territorial como ‘território nacional’, que é controversa<sup>26</sup>. Para dirimir tais dúvidas, a Convenção opta por detalhar, de forma clara, a jurisdição sobre navios, em passagem inocente, pelo Mar Territorial de um EC. Antes de abordar as exceções previstas pela Convenção, há de se cotejar com o preconizado com o Código Penal Brasileiro (CPB). O Art. 5º, §2º do CPB induz à aplicação da lei brasileira aos crimes praticados a bordo de embarcações estrangeiras, tanto no porto quanto no Mar territorial. Entretanto, sua leitura não pode ser dissociada de seu caput, que é claro que tal

<sup>25</sup> ASÚA, Luis Jiménez. **La ley y el delito: principios de derecho penal**. Buenos Aires: Sudamericana, 1958. P. 161

<sup>26</sup> Ver: CONDE, Francisco Muñoz; ARÁN, Mercedes Garcia. **Derecho Penal: parte general**. Valência: Tirant Lo Blanch, 2004. P. 154; ou CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; SIQUEIRA, Leonardo Henrique. **A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente**. *Universitas IUS*. V. 27, n. 2, p. 139-147, 2016. Pp. 141-142.



preceito resta prejudicado, uma vez que prevê que a lei brasileira somente é aplicável se não houver prejuízo às convenções, tratados e regras do direito internacional (evidentemente, internalizadas), o que é, efetivamente, o caso. Entretanto, há exceções, e essas não são abertas, são bastante restritas e associadas em quatro alíneas (Art. 27, 1, alíneas a) a d)). Mais ainda, sequer abre espaço para detenção para averiguações: “o EC não poderá tomar qualquer medida a bordo de um navio estrangeiro que passe pelo seu mar territorial, para detenção de uma pessoa ou para proceder a investigações relacionadas com qualquer infração de caráter penal (...)” (Art. 25, 5).

A alínea a) diz: “se a infração criminal tiver consequências para o Estado Costeiro (EC)”. Essa alínea, por inserir alto grau de subjetividade, é por muitas vezes arguida pelos EC, entretanto, ela insere algo fundamental que o liame causal, ou seja, a necessidade de comprovação que há clara conexão entre a ação sobre a qual se argui a jurisdição e as consequências para o EC – o que, nem sempre, é simples de ser feito. O mesmo grau subjetivo também é previsto na alínea b) – outra exceção – “se a infração criminal for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial”. Além de difícil comprovação, essa exceção ainda agrega um dos conceitos mais complexos do direito do mar que é “a boa ordem no mar”. Passa-se à alínea d) em função dos comentários mais complexos sobre a alínea c). A exceção prevista na alínea d) prevê que o EC pode atuar “se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas”. Essa é a de mais fácil compreensão e possibilidade, uma vez que o tráfico de drogas no mar é um dos delitos que, por diversas vezes, recebe especial atenção na Convenção. Entretanto, trata-se de situação bastante pontual e específica.

A exceção da alínea c) prevê: “se a assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira”. Essa exceção reforça o aludido anteriormente – o pilar da soberania do Estado de bandeira – e, o costume de atribuir ao capitão uma autoridade oriunda do costume marítimo. Por sinal, ainda nesse mesmo artigo, essa relevância da ‘decisão do capitão’ é tão relevante que, no inciso 3º, prevê que, mesmo nas demais exceções, “o EC deverá, a pedido do capitão, notificar o representante diplomático ou o funcionário consular do Estado de



Bandeira antes de tomar quaisquer medidas, e facilitar o contato entre o representante e a tripulação do navio (...)” (grifo nosso). Note-se o grau de importância atribuído à autoridade do capitão e sua condicionante ao exercício jurisdicional do EC. Entretanto, o final do referido inciso acresce uma possibilidade que vem sendo, cada vez mais, utilizada pelos EC: “(...) Em caso de urgência, esta notificação poderá ser feita enquanto as medidas estiverem sendo tomadas (grifo nosso)”. Diversas questões sobre essa ‘exceção da exceção’ podem surgir: pode o EC iniciar medidas mesmo se não tiver conseguido nem o primeiro contato, argumentando, que houve insistente tentativa? Qual o tempo ‘aceitável’ para as respostas do Estado de Bandeira ou de seus agentes diplomáticos? A relutância do capitão pode ser suplantada pela vontade do EC? – Portanto, essa é a exceção que mais tem gerado controvérsias judicializadas. Essa relevância atribuída pelo costume ao capitão é diversas vezes resgatada ao longo na CNUDM<sup>27</sup>.

Além das citadas, o inciso 2º, inclui uma outra exceção, mas também bastante específica, que a possibilidade de o EC atuar com sua jurisdição penal a bordo de embarcação, mesmo no mar territorial, quando a infração criminal tiver sido praticada enquanto a embarcação estava em suas águas interiores. Nesse caso, mesmo o navio estando já navegando no MT, o EC poderia detê-lo, investigar e exercer sua jurisdição penal.

O direito internacional privado, mesmo antes da CNUDM, já vinha no mesmo sentido. Por exemplo, a Convenção de Direito Internacional Privado (Código Bustamante, de 1929), da qual o Brasil é signatário, estabelece no Livro Terceiro quem estaria isento das leis penais de cada estado contratante. O Art. 301 preconiza que “O mesmo sucede com os delitos cometidos em águas territoriais ou espaço aéreo nacional, em navios ou aeronaves mercantes estrangeiras, se não têm relação alguma com o país e seus habitantes, nem perturbam a sua tranquilidade”. É caso concreto sua arguição na jurisprudência nacional<sup>28</sup> e segue no mesmo sentido da CNUDM<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> Ver: Art. 29 (Definição de navio de guerra); (Art. 94 (Deveres do Estado de Bandeira), 4, b) e c) e Art. 211 (poluição proveniente de embarcações), 3.

<sup>28</sup> STJ – Superior Tribunal de Justiça. **RHC 853/BA**. Relator: Min. Dias Trindade. Fonte: RT. V.00665. p. 00353. Publicado no DJ de 03.12.1990.

<sup>29</sup> CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; SIQUEIRA, Leonardo Henrique. **A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente**. *Universitas JUS*. V. 27, n. 2, p. 139-147, 2016. P. 141-142.



O exercício jurisdicional penal, além do mar territorial, ou seja, em águas sob o regime do Alto Mar (onde não há qualquer soberania do Estado Costeiro) é possível, em situações ainda mais particulares e complexas de comprovação. A mais fácil decorre do direito de perseguição. Situação complexa e exaustivamente explicada nos oito incisos e duas alíneas do Art. 111 da CNUDM. Entretanto, assemelha-se à exceção prevista no inciso 2, do Art. 29. A perseguição deve ser em decorrência de delito praticado ‘em suas águas interiores’, e deve atender a diversos requisitos, como ter tido início dentro do MT ou ZC. Ter ficado claro que o navio perseguido tenha ‘visto ou ouvido’ que estava sendo perseguido, ser ininterrupta e constante e, que deve cessar se o navio perseguido adentrar o mar territorial de outro Estado. Portanto, não é incomum sua utilização, mas possui requisitos bastante específicos.

Não apenas o direito de perseguição inclui possibilidade de exercício jurisdicional penal do EC além das águas onde detém soberania. A própria Convenção prevê alguns delitos que, em decorrência de sua grande ameaça à segurança internacional ou à dignidade da pessoa humana (recorda-se os citados ‘imperativos’ aludidos por Ferrajoli no item sobre soberania: o imperativo da paz e o imperativo dos direitos humanos).

Essas situações singulares de ameaças à segurança marítima merecem esclarecimentos mais complexos.

#### 4 AMEAÇAS À SEGURANÇA MARÍTIMA E SUAS IMPLICAÇÕES PENAIS

Antes da abordagem sobre as principais ameaças à segurança marítimas com enfoque penal específico, há se se resgatar a evolução da hermenêutica jurídica<sup>30</sup>. A interpretação da norma, como defendida por clássicos doutrinadores do Direito, sempre é sociológica, ou seja, não é adiabática. Está sempre imersa em contexto sociopolítico e histórico. Entretanto, quando se fala de Direito Internacional, onde essas realidades podem ser bastante díspares entre si, tal complexidade é ainda maior. Isto porque a Hermenêutica não se refere somente à lei, mas ao direito; seu escopo é compreender o conteúdo das formas de expressão do direito,

---

<sup>30</sup> Ramo da teoria Geral do Direito, destinado ao estudo e ao desenvolvimento dos métodos e princípios da atividade de interpretação. A finalidade da Hermenêutica, enquanto domínio teórico, é proporcionar bases racionais e seguras, para uma interpretação dos enunciados normativos. DELLAGNEZZE, René. **A hermenêutica jurídica. Parte 1: sistemas e meios interpretativos.** *Jus.com.br*. Brasília: 18mar2019.



daí estar o problema da interpretação muito jungido ao da teoria das fontes do Direito<sup>31</sup>. Há tendência de o juiz nacional fazê-lo, exclusivamente, à luz de sua formação jurídica nacional e considerando seu contexto social, muitas vezes distante do contexto internacional, ou de origem, da norma de direito internacional. A questão é tão relevante que foi necessária uma convenção para orientar a árdua tarefa de interpretação de Convenções e Tratados – a Convenção de Viena sobre os Direitos dos Tratados (CVDT – 1969), da qual o Brasil é parte integrante – que, em seu Art. 31 (e seguintes) orienta a questão, reforçando o entendimento à luz de seu objeto e finalidade, onde devem ser levados em conta o contexto, além do texto, inclusive seu preâmbulo e anexos, ou, até mesmo, meios suplementares, como os trabalhos preparatórios do tratados e as circunstâncias de sua conclusão<sup>32</sup>.

Portanto, há de se compreender que, da mesma forma que o Direito é dinâmico no tempo e espaço, as ameaças também o são. Revestem-se de novos métodos e ações que levam à uma necessidade cada vez mais sistêmica de interpretação do *animus legiferandi* do direito internacional. Daí a necessidade de compreensão de cada uma delas em contexto singular.

Passando às ameaças à segurança marítima e a capacidade persecutória penal dos Estados em cada uma delas, iniciou-se esse trabalho relembrando a complexidade do entendimento do que seria ‘segurança marítima’. Reveste-se em dois grandes focos (proteção marítima – *security* e segurança do tráfego aquaviário – *safety*) não excludentes entre si, em vários aspectos, mas distintos em ações e consequências, o que implica distinção na persecução penal de cada uma delas.

Não apenas as ameaças no viés de proteção marítima podem ter implicações penais. Mesmo em algumas situações típicas de segurança do tráfego aquaviário há exceções. Por exemplo, uma simples operação de transferência de combustível no mar, na ZEE de um EC, portanto, em regime de Alto Mar nessas águas, pode ter implicações. Há exigência de autorização e o procedimento previsto pelas normas do EC, sob pena de falta de autorização, e tal caso possui jurisprudência confirmatória pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar

---

<sup>31</sup> MAGALHÃES, Maria da Conceição Ferreira. **A hermenêutica jurídica**. Rio de Janeiro: Forense, 1989. P. 17

<sup>32</sup> SALIBA, Aziz Tuffi. **Legislação de Direito Internacional**. São Paulo: Rideel, 2006. P. 808-829.





(TIDM)<sup>33</sup>. Entretanto, mesmo anteriormente à CNUDM (1982) a regra fundamental, em esfera penal, é a de que, a jurisdição penal, é exclusiva do Estado de Bandeira, como previa o Art. 1º da Convenção de Bruxelas – a *International Convention for the unification of certain rules relating to penal jurisdiction in matters of collision or other incidents of navigation*, de 1952:

*In the event of a collision or any other incident of navigation concerning a sea-going ship and involving the **penal or disciplinary responsibility** of the master or of any other person in the service of the ship, criminal or disciplinary proceedings may be instituted only before the judicial or administrative authorities of the **State of which the ship was flying the flag** at the time of the collision or other incident of navigation<sup>34</sup> (grifo nosso).*

Do ponto de vista da proteção marítima (*security*), as ameaças são mais diversas e crescentes. Nem todas foram plenamente previstas por ocasião da CNUDM, mas algumas delas, à época, pensadas como extremamente graves, ganharam especial regulação. Pode-se dizer que suas ações têm consequências em quatro grandes vieses: a segurança estatal (*national security*); a segurança humana (*human security*), o meio ambiente (*marine environment*) e o uso econômico dos mares (*economic use of the sea*)<sup>35</sup>, sendo algumas delas mais evidentes em termos de proteção marítima e outras mais dependentes em termos de motivações e consequências. Pode-se listar grande quantidade de ameaças: conflitos interestatais (típicas guerras navais e sua evolução); tráfico de pessoas (incluindo a questão de escravidão); tráfico de armas (especialmente as de destruição em massa e envolvendo questões nucleares); tráfico de estupefacientes; terrorismo marítimo, contrabando, pirataria, roubo armado no mar, exploração ilegal de recursos (vivos e não-vivos) marinhos, crimes ambientais (poluição) e, mesmo ações pouco pensadas à época da CNUDM como o uso de meios autônomos causando danos, ações deliberadas impactando a saúde do oceano, ações cibernéticas no ambiente marítimo, ou ações contra comunicações (especialmente) cabos

<sup>33</sup> ITLOS, International Tribunal on the Law of the Sea, **Case 19, Virginia G. Case. Panama /Guinea-Bissau**. 2011

<sup>34</sup> **International Convention for the unification of certain rules relating to penal jurisdiction in matters of collision or other incidents of navigation**. 1952 (Convenção de Bruxelas).

<sup>35</sup> BUERGER, Christian. (2014). **What is maritime Security?**. Disponível em: <http://bueger.info/wp-content/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf>





submarinos na Área. Portanto, esse rol não é exclusivo e nem taxativo, é evolutivo e, conseqüentemente, não era de se esperar que o Direito – enquanto ciência *pos-factu* por essência<sup>36</sup> – preconizasse todas as questões penais a elas relativas. Algumas delas são tão contemporâneas, que sequer possuem jurisprudência internacional direcionando sua persecução.

Entretanto, algumas delas foram preocupações especiais ao longo do árduo processo de negociações da terceira Conferência da ONU, que redundou na CNUDM. E esse processo é relevante quando recordamos a discussão sobre a hermenêutica do direito internacional, abordada no início deste item.

As premissas de liberdade de navegação, soberania do Estado de Bandeira e funcional do Estado Costeiro permaneciam como fundantes. Mesmo quando abordando o *Maritime Law Enforcement* (Art. 73, CNUDM) a autorização dada ao EC para tomar medidas necessárias como visita, inspeção (ações que merecem e serão aprofundadas) apresamento e medidas judiciais para garantir o cumprimento de leis e regulamentos adotados nesta zona, têm a ressalva de que, as sanções, “não podem incluir penas privativas de liberdade, nem qualquer outra forma de pena corporal”, portanto, seriam cabíveis apenas penas pecuniárias.

A principal questão restante seria: há possibilidade e/ou previsibilidade de exercício jurisdicional penal no regime do Alto Mar, onde prevalece quase intacto o princípio da jurisdição exclusiva pelo Estado de Bandeira? A resposta é complexa, mas há casos em que tal jurisdição é possível. O *esprit de la Loi* da CNUDM era, como bem relembra o Art. 88: “o Alto Mar será utilizado para fins pacíficos”.

O Art. 110 da CNUDM é fruto dessa preocupação internacional com o uso pacífico dos mares. Ele prevê a possibilidade do exercício de poder de polícia, mesmo no regime de Alto Mar, para fins de visita e inspeção em ilícitos considerados crimes internacionais. Ainda assim, resguarda a questão civil indenizatória no caso de suspeita não comprovada (Art. 110, 3). Note-se: nele não é incluído o tráfico de estupefacientes, que possui outras convenções e regulação específica já comentada (Art. 25 e 108). Prevê o dispositivo em comento:

---

<sup>36</sup> BEIRÃO, André Panno. ALMEIDA, F. E. A. de; RIBEIRO, A. M. S.; MOREIRA, W. de S.. **International Law and Naval Power**. In: *The Influence of Sea Power upon the Maritime Studies*. Rio de Janeiro: Letras Marítimas, 2022.



## Art. 110 – Direito de visita

1. Salvo nos casos em que os atos de ingerência são baseados em poderes conferidos por tratados, um navio de guerra que encontre no alto mar um navio estrangeiro que não goze de completa imunidade de conformidade com os artigos 95 e 96 não terá o direito de visita, a menos que exista motivo razoável para suspeitar que:

- a) o navio se dedica à pirataria;
- b) o navio se dedica ao tráfico de escravos;
- c) o navio é utilizado para efetuar transmissões não autorizadas e o Estado de bandeira do navio de guerra tem jurisdição nos termos do artigo 109;
- d) o navio não tem nacionalidade; ou
- e) o navio tem, na realidade, a mesma nacionalidade que o navio de guerra, embora arvore uma bandeira estrangeira ou se recuse a içar a sua bandeira.

Portanto, quatro ameaças<sup>37</sup> receberam tratamento especial. Inicia-se a reflexão, na ordem inversa das alíneas, considerando a complexidade de cada uma delas. A alínea e) é bastante específica: ‘navios que, em realidade são da mesma nacionalidade do navio de guerra que deseja realizar a visita, mas que arvorem bandeira estrangeira’, portanto, de pouca arguição desde sua previsão. A alínea d) é um caso típico de “preocupação datada no tempo e no espaço” e que, o avanço tecnológico, fez, naturalmente ser pouco relevante. Não o era à época da década de 1970, em cenário de ‘guerra fria’ e onde as transmissões eram fundamentais à segurança nacional.

O tráfico de escravos (alínea b) já era repudiado há mais de um século por ocasião da elaboração da CNUDM. Inclusive outras prescrições do direito internacional já o previam. Entretanto, sua inclusão na CNUDM era algo natural e confirmador. A questão ulterior e que a agenda internacional trouxe à discussão é a ‘irrefutável situação de escravidão’. Outras convenções internacionais passaram a tratar o que se entende por ‘escravidão moderna’, convenções internacionais do trabalho passaram a associar ‘condições análogas a de escravos’ e, ainda, o fluxo migratório ou de refugiados ganhou protagonismo com convenções específicas, no campo dos direitos humanos, para tratar seus casos. Logo, a configuração típica e original pensada para o ‘tráfico de escravos’ evoluiu. Essa é uma questão pulsante no âmbito do exercício jurisdicional, baseado no direito internacional, seja arguindo jurisdição universal, seja arguindo o direito penal internacional, ou ainda, as mencionadas convenções

---

<sup>37</sup> Além das especificidades já mencionadas do tráfico de drogas, tanto pela CNUDM (Art. 25 e Art. 108) quanto por outras Convenções e o Tráfico de Armas de Destruição em Massa e material nuclear, que possuem Convenções específicas.



específicas. Esse é tema pulsante e ainda em processo de consolidação. Portanto, de forma resumida, um navio de guerra que aviste em Alto Mar outro navio e que, mediante sua avaliação preliminar (recorde-se, há de ser comprovada na visita e inspeção, sob pena de indenização), considere que o segundo está ‘trafegando pessoas’, deve considerar todos esses aspectos para efetuar sua abordagem (como seu Estado se posiciona em relação às convenções específicas de trabalho em condições análogas à escravidão, pesca, refugiados), situação da possibilidade de asilo, e condições de navegabilidade e vida sob risco de perecimento – que advém das obrigações da SOLAS (*Safety of Life at Sea Convention*) e do Direito Internacional Humanitário. Além, evidentemente, da previsibilidade normativa em seu direito penal pátrio da persecução do delito, o que é previsto no Código Penal Brasileiro (CPB) em seus Artigos 149 e 149A. Claramente, é um contexto complexo de decisão do comandante do navio de guerra.

O caso de pirataria (alínea a) também tem registro de inclusão por questões históricas. Entretanto, diferentemente da questão do tráfico de escravos, não se pode dizer que sua inclusão seja meramente retórica e ratificadora do costume. A pirataria marítima nunca fora considerada extinta. Dados do *International Maritime Bureau* (IMB), continuamente atualizados, confirmam essa afirmação<sup>38</sup>. Entretanto, à época de negociações e prontificação da CNUDM (décadas de 1970 e 1980) não era foco de preocupação mais acurada nem da ONU, nem das potências navais e marítimas de então. Ainda assim, recebeu tratamento especial na CNUDM.

O crime de pirataria não foi um dos incluídos no Estatuto de Roma (Direito Penal Internacional – ainda que não seja ratificado pelas principais potências globais) como um típico caso de ‘crime internacional’. Entretanto, a CNUDM o faz e acaba por conferir essa presunção pela maciça adesão dos Estados. Artigos específicos foram escritos para sua persecução (Art. 101 – que emite seus requisitos de identificação –; Art. 102 – praticada por navio de guerra ou de Estado – o que, historicamente seria associado ao ‘Curso’ –; Art. 103 – definição de navio ou aeronave pirata –; Art. 104 – conservação ou perda da nacionalidade de um navio (ou aeronave) pirata –; Art. 105 – apresamento de um navio pirata – que confere a

---

<sup>38</sup> International Maritime Bureau (IMB) **Annual Piracy Count !993-2020**. IMB Data Centre (2020). Disponível em: <https://www.icc-ccs.org>



‘todo Estado’ poder apresar, no Alto Mar, um navio pirata e seus tripulantes; Art. 106 – eventuais responsabilidades em caso de apresamento sem motivo suficiente –; e Art. 107 – que atribui a competência para atuar nessa repressão somente aos navios de guerra claramente identificados –). Portanto, não foi uma previsão acessória e transversal. Fora bastante específica.

Entretanto, somente após a plena vigência da CNUDM é que os casos passaram a ganhar atenção da sociedade internacional, especialmente por concentrarem-se em áreas de grande interesse do tráfego marítimo internacional e o fluxo de bens fundamentais às grandes potências. Resta aparentemente claro a plena jurisdição e competência brasileira para atuar nas citadas circunstâncias. Entretanto, assim como nas diversas variáveis citadas que precisam ser consideradas pelo navio de guerra de bandeira brasileira para atuar no caso de repressão à escravidão, uma merece especial consideração: a previsibilidade normativa no direito penal pátrio da persecução do delito, ou seja, considerar se ele é previsto no Código Penal Brasileiro (CPB).

Atuar para deter uma embarcação, aprisioná-la, bem como seus tripulantes sob a alegação de pirataria, à luz do direito internacional, parece bastante evidente de ser passível e justificável, do ponto de vista jurisdicional. Entretanto, ao fazê-lo, a questão passa a ser resolvida à luz do direito penal pátrio, que no caso brasileiro, tem fundamento na Civil Law, ou seja, na necessidade de previsão normativa anterior ‘tipo penal – pena associada’ (princípio *nulla pena sine lege previae*) e, efetivamente, não há menção a esse crime no CPB. Essa questão não é exclusiva do caso brasileiro, na década de 1940, diversas nações revisaram seus ordenamentos penais (dentre elas, o Brasil) e, à época, excluíram a previsão do crime de pirataria de seus códigos penais. Com a vigência (e, portanto, plena adesão do Brasil à CNUDM) houve o comprometimento de todos os Estados de reprimirem o crime e, conseqüentemente, a discussão sobre a necessidade (ou não) de cominação legal pátria foi reacendida. No caso brasileiro, foi manifesto entendimento do Ministério de Relações Exteriores (MRE) de que não considera necessária a cominação, dado que a Convenção já



prevê o crime e foi internalizada<sup>39</sup>; entretanto, diversas iniciativas legislativas ocorreram em contrário, visando a tipificação do crime<sup>40</sup>. A questão também é controversa internacionalmente, tendo ocorrido casos em Portugal de detenção de acusados, posteriormente liberados em decorrência da não previsão legal do crime alegado em seus ordenamentos penais pátrios<sup>41</sup> e de vários Estados que voltaram a incorporar o dispositivo<sup>42</sup>.

Portanto, esse é um fator complexo a ser sopesado pelo comandante de navio de guerra brasileiro ao defrontar-se com situação típica de pirataria marítima e optar por atuar.

Como visto, o exercício da jurisdição penal em águas internacionais, é residual e continua prevalecendo o princípio da jurisdição do Estado de Bandeira, entretanto, algumas ameaças à segurança marítima receberam status singular de previsão de persecução internacional.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como previsto ao início do presente trabalho, o exercício do poder coercitivo estatal, em matéria penal, é aparentemente simples, quando olhado apenas pela ótica do preconizado por um único artigo da CNUDM – o artigo 27, que prevê as situações do exercício jurisdicional penal pelo Estado Costeiro em suas águas territoriais; ou seja, aparentemente, somente ali seria passível de arguição pelo EC.

---

<sup>39</sup> Tal assertiva parece desconsiderar a necessidade de cominação de pena ao delito. O que, no caso concreto, ainda não arguido perante corte nacional, poderia ser complexo para a fixação da pena.

<sup>40</sup> Projeto de Lei (PL) nº 216/2009 – Senador Valdir Raupp – Inclusão do Art. 264A – “pirataria contra embarcação”. Arquivado definitivamente em 2014.

Relatório de Pesquisa do Observatório de Políticas Marítimas – 2021 – **Proposta de tipificação da pirataria marítima Art. 261A.**

<sup>41</sup> MOGO, Sara Gonçalves Lúpi Marques. Dissertação de Mestrado em Direito Criminal. Universidade do Porto. **Considerações jurídicas em torno dos crimes de pirataria e terrorismo.** 2018. P. 31-32. Disponível em: <[https://repositorio.ucp.pt/bitstream/10400.14/27810/1/Considerações%20jurídicas%20em%20torno%20dos%20crimes%20de%20pirataria%20e%20de%20terrorismo\\_tese%20Sara%20Mogo.pdf](https://repositorio.ucp.pt/bitstream/10400.14/27810/1/Considerações%20jurídicas%20em%20torno%20dos%20crimes%20de%20pirataria%20e%20de%20terrorismo_tese%20Sara%20Mogo.pdf)>

<sup>42</sup> Alemanha (artigo 316 do StGB), Holanda (artigos 381.o a 385.o do Código Penal Holandês). Ambos preveem a jurisdição universal para este crime, isto é, o que lhes confere capacidade de julgar crimes de pirataria, independentemente do local da sua prática e da nacionalidade das pessoas envolvidas. Espanha, o crime de pirataria foi reintroduzido na legislação através da Ley Orgánica 5/2010, de 22 de Junho que modifica a Ley Orgánica 10/1995, de 23 de Novembro do Código Penal, no seu artigo 616.



Entretanto, sua visão holística e respaldada pela hermenêutica sistêmica do direito internacional incorpora fatores que precisam ser sopesados na singularidade do ambiente marítimo.

Dá a necessidade intrínseca de correlacionar o poder jurisdicional à questão do exercício da soberania nos espaços marítimos. Essa soberania no mar guarda particularidades que a distinguem, de forma clara, da presente nos ‘territórios’ dos Estados e é bastante sopesada com pilares principais do direito do mar que são: a liberdade de navegação e a soberania do Estado de Bandeira. A evolução no tempo e no espaço do conceito e aceitação internacional da soberania, especialmente no ambiente marítimo, são fundamentais à compreensão da capacidade de o Estado de ditar o ordenamento jurídico pátrio no mar (o exercício jurisdicional).

Considera-se residual a possibilidade do exercício jurisdicional penal no ambiente marítimo. Além da presunção, por regra, da jurisdição ser do Estado de Bandeira, outro princípio, de origem consuetudinário foi incorporado, a autoridade do capitão da embarcação. A ele são atribuídas diversas prerrogativas, consolidadas na CNUDM, de decidir sobre a possibilidade (ou não) de ação pelo Estado Costeiro.

Procurou-se ainda abordar as principais ressalvas previstas de possibilidade de persecução, averiguação, investigação e até mesmo aprisionamento consumadas na CNUDM, sob interpretação sistêmica e não apenas associada aos dispositivos articulados. Abordou-se ainda que alguns crimes receberam especial atenção na CNUDM, conferindo especial ratificação de persecução por todos os Estados, dado seu grau de gravidade e capacidade de perturbarem a boa ordem no mar, como os casos de transmissão não autorizada’, ‘tráfico de drogas’, ‘tráfico de escravos (atualmente mais abordado como tráfico de pessoas – dado a evolução do conceito de escravidão para ‘situações análogas às de escravo’), terrorismo marítimo, e pirataria, mesmo praticados em águas internacionais.

Espera-se assim ter contribuído em assunto que não se encerra na presente discussão, posto que, como dito, assim como o direito de mar é evolutivo, também o são as ameaças e delitos praticados no mar. Nesse sentido, foram sinalizadas algumas ameaças à segurança marítima que ainda estão se consolidando em termos de aplicabilidade penal (tanto nacional,



quanto internacional) como os casos de crimes cibernéticos, praticados por embarcações autônomas, contra cabos submarinos e crimes ambientais em águas internacionais.

## 6 REFERÊNCIAS

AGAMBEM, Georgio. **Estado de Exceção: homo sacer II**. POLETI, Iraci (Trad.) São Paulo: Boitempo, 2004.

ASÚA, Luis Jiménez. **La ley y el delito: principios de derecho penal**. Buenos Aires: Sudamericana, 1958. P. 161

BASTOS, Fernando Loureiro. **Os modelos de Governação dos Oceanos e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. In OTERO, Paulo (Org.) *Direito & Política*. V. 2., p. 6-21. Lisboa: Diário de Bordo Editores, 2013.

BEIRÃO, André Panno. **“Segurança Marítima: que segurança?”** In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A. C. A. *Reflexões sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014. Disponível em: <[HTTP://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao\\_do\\_Direito\\_do\\_Mar.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf)>. pp. 56-89.

BEIRÃO, André Panno. **International Law and Naval Power**. In: ALMEIDA, F. E. A. de; RIBEIRO, A. M. S.; MOREIRA, W. de S.. *The Influence of Sea Power upon the Maritime Studies*. Rio de Janeiro: Letras Marítimas, 2022.

BODIN, Jean. **Os seis livros da república: livro Primeiro** (original: Les Six Livres de e République – Livre Premier). Morel, José Carlos Orsi. (Trad.). São Paulo: Ícone Ed., 2011.

BRASIL. **Decreto n. 1.530**, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Disponível em: <[HTTP://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf](http://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf)>.

BUERGER, Christian. **What is maritime Security?**. 2014. Disponível em: <<http://bueger.info/wp-content/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf>>.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; SIQUEIRA, Leonardo Henrique. **A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente**. *Universitas JUS*. V. 27, n. 2, p. 139-147, 2016.

CONDE, Francisco Muñoz; ARÑÁN, Mercedes Garcia. **Derecho Penal: parte general**. Valência: Tirant Lo Blanch, 2004.

DELLAGNEZZE, René. **A hermenêutica jurídica. Parte 1: sistemas e meios**





**interpretativos.** *Jus.com.br.* Brasília: 18mar2019. Disponível em: <  
<https://jus.com.br/artigos/72774/a-hermeneutica-juridica-parte-1-sistemas-e-meios-interpretativos>>.

FERRAJOLI, Luigi. **A soberania no mundo moderno.** São Paulo: Martins Fontes, 2002.

HOBBS, Thomas. **Leviatã.** São Paulo: Martin Claret, 2006.

KELSEN, Hans. **Il problema della sovranità e T teoria TT diritto TTPazionale. Contributo per uma dottrina pura TT diritto.** 1920, trad. Italiana de A. Carrino. Milão: Ed. Ital.,1989.

KRASNER, Stephan D.. “**Sharing sovereignty: new institutions for collapsed and failing States**” In: CDDRL WORKING PAPERS, *Stanford Institute on International Studies*, N. 1, 2004. Disponível em: <  
[TTP://cddrl.fsi.stanford.edu/sites/default/files/enhanced\\_sov\\_krasner\\_Aug\\_1\\_04.pdf](http://cddrl.fsi.stanford.edu/sites/default/files/enhanced_sov_krasner_Aug_1_04.pdf)>.

LO SCHIAVO, Luca. **Marino Enciclopedia Federiciana, Vol. II,** Roma: Italiana\_Treccani, 2005.

LOPES DA COSTA, Alfredo de Araújo. **Manual Elementar de Direito Processual Civil.** Rio de Janeiro: Forense, 1956.

MAGALHÃES, Maria da Conceição Ferreira. **A hermenêutica jurídica.** Rio de Janeiro: Forense, 1989. P. 17

MARINONI, Luiz Guilherme; ARENHART, Sérgio Cruz; MITIDIERO, Daniel. **Novo Código de Processo Civil Comentado.** 3a ed. São Paulo: RT, 2017

MARTINS, Eliane M. Octaviano e CARVALHO FILHO, José Carlos. **Domínio Marítimo Brasileiro e a Amazônia Azul.** In: RIDB, ANO 2 (2013), Nº 7. Pp. 7341-7355

MATTOS, Adherbal Meira. **O Novo Direito do Mar.** Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

MOGO, Sara Gonçalves Lúpi Marques. Dissertação de Mestrado em Direito Criminal. Universidade do Porto. **Considerações jurídicas em torno dos crimes de pirataria e terrorismo.** 2018. Disponível em: <  
[https://repositorio.ucp.pt/bitstream/10400.14/27810/1/Considerações%20jurídicas%20em%20torno%20dos%20crimes%20de%20pirataria%20e%20de%20terrorismo\\_tese%20Sara%20Mogo.pdf](https://repositorio.ucp.pt/bitstream/10400.14/27810/1/Considerações%20jurídicas%20em%20torno%20dos%20crimes%20de%20pirataria%20e%20de%20terrorismo_tese%20Sara%20Mogo.pdf)>

MONTENEGRO FILHO, Misael. **Direito Processual Civil.** 13a ed. São Paulo: 2018.

PAULA BAPTISTA, Francisco de. **Compêndio de teoria e prática do processo civil comparado com o commercial e de hermenêutica jurídica, para uso das faculdades de**



**direito do Brasil.** 6a ed. Rio de Janeiro: Garner, 1901.

RAMALHO, Joaquim Ignácio. **Paxe Brasileira.** 2ª Ed. São Paulo: Duprat, 1904.

REZENDE FILHO, José Gabriel de. **Curso de Direito Processual Civil. Vol. 1.** São Paulo: Saraiva, 1959.

ROUSSEAU, Jean-Jaques. **Do Contrato Social** (original: Du Contract Social). Da Silva, Rolando Roque (Trad.). Edição eletrônica: Ed Ridendo Castigat Mores. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cv00014a.pdf>>.

SALIBA, Aziz Tuffi. **Legislação de Direito Internacional.** São Paulo: Rideel, 2006. P. 808-829.

SANTOS, Ernane Fidélis dos. **Manual de Direito Processual Civil. V. 1** 14ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

TANAKA, Yoshifumi. **The International Law of the Sea.** Cambridge: Cambridge University Press, 2012. (Cambridge Books online). Disponível em: <<HTTP://ebooks.cambridge.org/ebook.jsf?bid=CBO9780511844478>>.

TRINDADE, Antonio Augusto Cançado. **O direito internacional em um mundo em transformação.** Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

TUCCI, Rogério Lauria. **Jurisdição, ação e processo civil (Subsídios para a Teoria Geral do Processo Civil).** *Revista de Processo* vol. 52, out-dez./1988.

UNITED NATIONS – UN. **United Nations Convention on the Law of the Sea.** 1982. Disponível em: <[T://TT.un.org/Depts/TT/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](T://TT.un.org/Depts/TT/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)>.

VON LISZT, Franz. **International el. Systematically Presented** (Das Völkerrecht systematisch dargestellt), 1st e. Berlin, 1888; 11th e. Berlin, 1918

