O USO DA FORÇA CONTRA A PIRATARIA E A APLICAÇÃO DO DIREITO INTERNACIONAL HUMANITÁRIO NO MARCO DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

JOÃO BATISTA BARBOSA*
Contra-Almirante

SUMÁRIO

Introdução
Pirataria
Conclusões

INTRODUÇÃO

A pirataria é uma atividade milenar tão antiga na história da civilização, que foi narrada, romantizada e, sobretudo, perseguida como uma atividade ilegal, atraindo criminosos, delinquentes, escravos fugitivos ou servos sem rumo, que formavam equipes em busca de riquezas fáceis e liberdade.

Em tempos remotos, as ações piratas eram consideradas crime capital, sendo julgadas com pena de morte ou outras punições físicas inconcebíveis hoje aos olhos do Direito Internacional Humanitário. Isto serviu como uma importante mensagem das noções de justiça vigentes na época, com a participação popular em fóruns sociais, especialmente em pequenas comunidades, ou mesmo dentro de um código de conduta estrito pirata, em que há a possibilidade de punição mais severa, consistindo assim na morte simbólica (KUHN, 2010, p. 161). Tais ações têm

* Diretor do Departamento de Promoção Comercial da Secretaria de Produtos de Defesa do Ministério da Defesa (MD). Realizou cursos de MBA pela Coppead/UFRJ, de Estado-Maior para Oficiais Superiores pela Escola de Guerra Naval, Diplomacia de Defesa pela Escola Superior de Guerra e Maestría en Defensa Nacional pela Facultad de Defensa Nacional, em Buenos Aires, Argentina. Exerceu os cargos de Comandante do Centro de Operações Marítimas (COpMar) e de Comandante Local de Controle Operativo (Colco) Brasil, até novembro de 2023.

sido comuns ao longo dos séculos, especialmente porque o transporte marítimo se expandiu globalmente em busca de novas terras e novos mercados, que, por sua vez, tornaram-se muito atraentes para aqueles que tentaram aproveitar das fragilidades da segurança marítima, evoluindo ao longo do tempo, tanto na forma como no modo de operação.

Atualmente, pode-se pensar que é uma atividade em declínio, mas eventos recentes, registrados desde o início do século XXI, revelam que essa ameaça voltou às águas internacionais, especialmente ao largo das costas da África, devido ao declínio de alguns países, como a Somália, que foram conhecidos como "Estados falidos[1]". O resultado anárquico dessa equação de ausência de controle governamental refletiu-se em desigualdade social e altos índices de analfabetismo e desemprego. Tal realidade permitiu o aumento da criminalidade e a instalação de organizações criminosas transnacionais na região, para o que era necessário abordar novos arcabouços jurídicos, que possibilitassem enfrentar esse fenômeno antigo que tomou novas formas, adaptando-se ao presente.

Assim, a pirataria tornou-se um problema relevante, com repercussão internacional, uma vez que navios de qualquer nacionalidade foram alvos de ataques em alto-mar, afetando drasticamente a livre circulação em algumas das principais rotas marítimas mundiais, onde começaram a ocorrer roubo de carga, sequestro de tripulantes ou carga sob pedidos de resgate, resultando muitas vezes em mortes violentas. Para que possamos ter uma ideia inicial, segundo dados da Organização Marítima Internacional (IMO[2]), somente em 2019 foram registrados 193 incidentes de pirataria e assaltos à mão armada no mar.

Modernamente, a definição de pirataria, à luz do Direito Internacional, foi estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM[3]), em seu artigo 101, como qualquer um dos seguintes atos (ONU, 1982, p. 72, tradução nossa):

> a) Qualquer ato ilícito de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação cometido para fins pessoais pela tripulação ou por passageiros de embarcação privada ou aeronave privada e dirigido contra embarcação ou aeronave em alto-mar ou contra pessoas ou bens a bordo eles e contra navio ou aeronave, pessoas ou bens que se encontrem em local não sujeito à jurisdição de qualquer Estado.
>
> b) Qualquer ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando a pessoa que o executa tenha conhecimento de fatos que atribuam a esse navio ou aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata.

---

1 Designação para aqueles países que, após a Guerra Fria, passaram pelo processo de descolonização e sofreram grande debilidade política e dificuldades em exercer sua soberania em seus respectivos territórios (RODRIGUES, 2020).

2 Acrônimo em inglês para Organização Marítima Internacional, a agência especializada das Nações Unidas responsável pela segurança e proteção do transporte marítimo e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios. A IMO começou a coletar dados estatísticos sobre pirataria em 1984 (IMO, 2020a).

3 Tratado multilateral concluído sob os auspícios da ONU, em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, em vigor desde 16 de novembro de 1994, que define e codifica conceitos herdados do Direito Internacional consuetudinário relacionados a questões marítimas, como território marítimo, zona econômica exclusiva, plataforma continental e outros, e estabelece os princípios gerais para a exploração dos recursos naturais do mar, como recursos vivos, do solo e do subsolo (ONU, 1982).

> c) Qualquer ato que tenha por objetivo incitar os atos definidos na alínea a) ou na alínea b) ou facilitá-los intencionalmente.

Vale ressaltar que a distinção entre pirataria e furto simples, ou roubo ou assalto à mão armada, com base em homologação prévia, é que a primeira deve ocorrer em alto-mar e a segunda nas águas soberanas de um Estado, entre sua costa até o limite de 12 milhas, cabendo ao próprio Estado o estabelecimento de ações preventivas e repressivas, bem como as respectivas sentenças. Deste ponto de vista trazemos aqui as palavras de Treves (2009, p. 402, tradução nossa):

> A definição de pirataria é bastante restrita, pois inclui apenas ações em alto-mar e a ação realizada por um navio contra outro. Então, as formas de violência realizadas no mar territorial, bem como a tomada violenta do controle de um navio por membros de sua tripulação ou passageiros, mesmo quando consequentemente consistir na retenção do resgate do navio, da tripulação e dos passageiros, não estão incluídas.

Originada como uma iniciativa baseada na cooperação internacional do Estado para enfrentar o tipo moderno de pirataria, que tomou forma nas águas da costa da Somália, vemos a Operação Atalanta[4] surgir em 2008. No entanto, com essa reação multilateral, entre outras, surgiu também um problema resultante: qual o destino das pessoas suspeitas de atos de pirataria e dos acusados que fossem capturados, e como estes seriam processados? Hoje, diferentemente do passado remoto, piratas ou indivíduos suspeitos de praticar pirataria não devem mais sofrer o mesmo destino cruel que a justiça lhes reservava, porém muitos dos incidentes ocorrem em regiões onde predomina a religião muçulmana, e, portanto, a captura destes pode ser realizada por autoridades pertencentes a grupos militantes fundamentalistas islâmicos, ou mesmo repatriados para seu país de origem, com a possibilidade de seus direitos humanos serem potencialmente violados com castigos corporais ou executados, sob pena da lei islâmica Sharia[5], como no caso da Somália (US DEPARTMENT OF STATE, 2010).

Este é o grande desafio lançado conjuntamente para combater a pirataria: a proteção dos direitos humanos das pessoas capturadas durante as operações antipirataria, buscando permitir que estas tenham um julgamento justo, pois, se forem deportadas para seu Estado de origem, poderão enfrentar uma sumária de sentença, sofrendo pena de morte por reconhecer a legitimidade em casos que incluem o crime de assalto à mão armada como "graves violações da lei islâmica geral" (SCHABAS, 2000).

Santos (2011, p. 50) afirma que não há decisão internacional que possa fazer valer o vínculo interno com a legislação do Estado, que atua de acordo com suas normas soberanas, e, em casos de contradição entre decisões internacionais e internas, não há previsão legal para a resolução de conflitos. Percebe-se então a importância de os Estados respeitarem os

4 Começou com um ato formal da União Europeia em 12 de novembro de 2008, gerando cooperação internacional em uma operação militar de Estados europeus que contribuem para dissuasão, prevenção e repressão de atos de pirataria e assaltos à mão armada na costa da Somália (EUROPEAN UNION, 2008, p. 34).

5 A Sharia é um manual para a civilização islâmica, que significa "caminho", mas historicamente tem sido usado continuamente para se referir a todo o Alcorão, um sistema detalhado de lei religiosa desenvolvido por estudiosos muçulmanos e ainda hoje em vigor entre os fundamentalistas (WARNER, 2010).

direitos humanos internamente, passando a realizar investigações eficientes e independentes de sua conduta na execução do Direito Internacional Humanitário (DIH)[6], e, para tanto, torna-se imprescindível a cooperação internacional no campo jurídico para que a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH)[7] seja válida em sua plenitude.

PIRATARIA

Pirataria nos mares da História

Para entendermos o contexto atual da pirataria, devemos voltar a tempos remotos de atuação e ir avançando até os dias atuais para conhecer seu conceito moderno, que nos dará a capacidade de relacionar o passado de combate a esse crime (e violações de direitos decorrentes) com a realidade que impõe restrições às ações para preservar a integridade da pessoa humana e as prerrogativas baseadas no DIH, que hoje são inerentemente inquestionáveis.

O termo historicamente ligado a "pirata"[8] considera apenas aqueles ladrões que operam no mar, não licenciados por autoridade legal, que atacam qualquer navio, independentemente da bandeira, e são considerados "inimigos da humanidade", os "vilões de todas as nações". A prática da atividade pirata é muito antiga, ocorrendo desde que o ser humano saiu da segurança do continente, em busca de aventuras em novos horizontes. Seja para viver dos recursos marinhos ou com o propósito de obter riquezas, houve quem se aproveitasse da superioridade numérica ou militar para sobrepujar a menor capacidade de defesa dos navios desarmados e levar à força o resultado do trabalho e do esforço resultante de um longo tempo de dedicação nas águas, onde os navios mercantes eram os mais cobiçados, pois supostamente transportavam mercadorias de maior valor.

Com o desenvolvimento das grandes navegações, o comércio marítimo foi fonte de riqueza e cobiça para muitos homens que buscavam o mar para abordar suas vítimas desprotegidas e saquear produtos e bens de consumo que eram transportados pelos oceanos, muitas vezes atuando sob comando e ordens de governantes de nações rivais. No século XVII, por exemplo, os navios que atacavam o comércio caribenho eram frequentemente "ladrões do mar" e, portanto, "piratas" do ponto de vista espanhol. Estes eram invasores licenciados ("bucaneiros"[9], atuando como "corsários"[10]) aos olhos dos ingleses, franceses ou holandeses, chegando mesmo a cunhar o termo "pirataria patriótica" para as atividades dos bucaneiros. No entanto, durante séculos, o serviço de corsários foi útil, servindo como uma extensão da

6 Também conhecido como "o direito da guerra" ou "o direito dos conflitos armados", faz parte do Direito Internacional Público e busca limitar os efeitos dos conflitos armados. O Direito Internacional Humanitário (DIH) é um conjunto de normas que, por motivos humanitários, protege as pessoas que não participam, direta ou indiretamente das hostilidades e impõe limites aos meios e métodos de guerra (ICRC, 2022).

7 Descreve os direitos humanos básicos, proclamados e aprovados pela Assembleia Geral da ONU em 10 de dezembro de 1948 (ONU, 1948a).

8 Pirata, do grego ληστής (leistes) y πειρατής (peirates), é um marginal que, de forma autônoma ou organizada em grupos, cruza os mares apenas com o objetivo de fomentar o saque e a pilhagem de navios e cidades para ganhar riqueza e poder (SOUZA, 1999 p. 3). Foi mencionado pela primeira vez por Homero em sua obra *Odisseia*, já na Grécia Antiga (LORCA, 2013).

9 O bucaneiro difere do pirata porque ele era um herói nacional fora da lei (TURLEY, 1999, p. 29).

10 Os corsários eram forças mercenárias marítimas envolvidas na pirataria "patrocinada pelo Estado", porém muitos bucaneiros também atuavam como corsários (KUHN, 2010, p. 9).

guerra naval, como fonte de receita para o governo contratante e também ajudando a assediar a navegação inimiga, sem que a autoridade emissora tivesse que estar diretamente envolvida, refletindo os esforços oficiais para aumentar o poder do Estado. Por outro lado, a pirataria regular reflete esforços pessoais para resistir a este projeto (KUHN, 2010, pp. 7-9).

Após séculos, a pirataria, sob autoridade legal ou não, atingiu seu auge e seu fim quando o Estado começou a desenvolver defesas mais adequadas contra essa atividade. Finalmente, a morte dos temidos piratas, como Fly e La Buse[11], pôs fim à era de ouro da pirataria na primeira metade do século XVIII, com todos os seus protagonistas caçados e, pode-se dizer, exterminados. Provavelmente, 500 a 600 piratas anglo-americanos foram executados entre 1716 e 1726, quando, do ponto de vista da justiça, não havia noções de direitos humanos. Aqueles que foram presos por cometer atos de pirataria, sob receio desconfortante quanto à integridade pessoal, presenciavam muitas vezes toda a tripulação ser sumariamente enforcada no local de captura (KUHN, 2010, pp. 17-18). Kuhn (2010, p. 161) também nos revela que mesmo os companheiros julgados pela própria justiça pirata (que, em seu imediatismo, carecia da sistemática arbitrariedade inerente a qualquer sistema legal formal, ou mesmo parcialidade em peso e alcance) receberam julgamentos sumários, em que os camaradas condenados foram enforcados, enquanto outros, não menos culpados, escapavam.

Tal era a curiosidade com a atividade pirata, proporcionada por farta documentação elaborada, que, partindo de uma ideologia romântica, esta foi representada inúmeras vezes em todos os tipos de mídia, como literatura, teatro, cinema e televisão, entre outras. Sendo repaginada em forma e atuação, foi reinventada e voltou no século XXI para representar uma nova ameaça à segurança marítima, bem como à economia em todo o mundo. Hoje, os limites de atuação das organizações internacionais e estatais, bem como os princípios fundamentais do direito internacional, como a soberania, o mar territorial e o DIH, são fatores relevantes e basilares na busca do modelo adequado na repressão a essa prática milenar, que ganhou um novo visual e novos impulsos. A realidade anárquica do cenário internacional promove assim novos desafios para o aparato jurídico, que deve enfrentar uma ameaça que agora se apresenta com efeitos globais.

O ressurgimento da pirataria

A evolução tecnológica, num primeiro momento, parece ter sido um dos principais fatores pelos quais a atividade pirata antiga diminuiu desde o final do século XVIII, com queda significativa nos casos registrados, evolução dos meios navais e união dos Estados (e suas Marinhas) para enfrentar a atividade criminosa, permitindo maior eficácia nas prisões e penalidades por meio de leis criadas e aprimoradas. No entanto, em um mundo cada vez mais globalizado, a mesma tecnologia que combate o crime também passou a contribuir para seu fortalecimento e sua disseminação.

De um passado de aventuras, glórias e riquezas, chegamos ao século XXI, com

11 O Capitão William Fly, o último pirata notável a ser enforcado nas Américas, morreu em Boston, em 1726. O francês Olivier La Buse encontrou o mesmo destino de ser enforcado no Oceano Índico, na ilha francesa de Bourbon (hoje Reunião), em 1730 (KUHN, 2010, p. 17).

a pirataria moderna baseada em uma atividade que, após um parêntese de supressão no número de casos, voltou a ser realizada, em grande medida, conectada ao crime organizado transnacional[12] e ao terrorismo. Para que possamos compreender o processo que transformou o pirata moderno, é necessário entender as crises pelas quais os Estados passaram, focando em particular na costa leste da África, no final do século XX e início do XXI, quando, após o fim da Guerra Fria, o mundo assistiu ao aparecimento de "Estados falidos", resultado de mudanças na distribuição do poder mundial, aceleração do processo de descolonização e, por vezes, retrocessos econômicos, sociais e, sobretudo, de soberania.

Em meio à possibilidade de instabilidade, o cenário de segurança internacional, causado por desigualdades entre nações e conflitos de baixa intensidade e, muitas vezes, assimétricos, levou ao crescimento do tráfico de drogas em uma sociedade em rede[13], em meio à globalização e ao neoliberalismo. A seu momento, Kissinger (1994, p. , 8) defende que o sistema internacional do século XXI será dualizado pela fragmentação e globalização, numa nova ordem mais semelhante ao sistema europeu dos séculos XVIII e XIX, e, "ao mesmo tempo, as relações internacionais tornaram-se pela primeira vez verdadeiramente globais. As comunicações são instantâneas; a economia mundial opera simultaneamente em todos os continentes" (tradução nossa).

Neste mundo globalizado, segundo Castells (1999b, p. 76), vários estados africanos tornaram-se predadores de suas próprias sociedades, impondo obstáculos ao seu desenvolvimento, civilidade e sobrevivência devido às divisões étnicas, territoriais e religiosas, que os arrastaram para atrozes guerras civis, levando-os "ao deslocamento de milhões de pessoas em todo o continente, à desintegração da produção de subsistência, ao desenraizamento dos assentamentos humanos, ao colapso da ordem social e, em vários casos (...), ao desaparecimento do Estado-nação para todos os pressupostos práticos" (tradução nossa).

Os fatores geopolíticos presentes nesses "Estados falidos" criam deficiências no cumprimento das funções básicas, estabelecendo zonas críticas que escapam ao controle estatal e à perda do monopólio legítimo da violência, submetendo sua população aos efeitos e riscos de doenças, catástrofes, êxodo, o que dificulta seu desenvolvimento, além de favorecer a presença de diversas formas de corrupção e mau funcionamento dos órgãos de justiça, que podem se tornar locais para a prática de diversos crimes nacionais e transnacionais, o que aumenta o desrespeito aos direitos humanos. Kissinger (2015, p. 276, tradução nossa) destaca esse aspecto anárquico resultante desse processo:

> …em várias partes do mundo temos presenciado, desde o fim da Guerra Fria, o fenômeno dos "Estados fali-

12 O termo "crime organizado transnacional" engloba ações criminosas motivadas pelo lucro e cometidas por grupos organizados, envolvendo mais de um país (UNODC, 2018).

13 De acordo com o definido por Castells (1997), a sociedade em rede é uma estrutura social de expansão ilimitada, gerada fundamentalmente pelo desenvolvimento tecnológico das comunicações e da tecnologia da informação, em que a Internet desempenha um papel fundamental devido às suas infinitas oportunidades e possibilidades. A integração social é baseada em nós informacionais em um sistema organizado em capital global, gestão e redes de informação, com precedência da morfologia social sobre a ação social. O acesso ao desenvolvimento tecnológico é a base da produtividade e competitividade, materializando poder, desvinculando-se do processo produtivo das empresas, por meio da transnacionalização da produção.

> dos", ou "áreas não governadas", ou Estados que dificilmente merecem o nome, que não detêm o monopólio do uso de força ou alguma autoridade central eficaz. Se as grandes potências acabam praticando uma política externa que permite a manipulação de uma variedade de unidades subsoberanas, seguindo regras de conduta ambíguas e muitas vezes violentas, muitas baseadas em articulações extremas de experiências culturais divergentes, a anarquia é certa.

Dessa forma, a anarquia resultante, aliada à criminalidade que rege o ambiente institucional de uma sociedade em rede, levou a operações ilegais em escala transnacional, utilizando como fio condutor a globalização atual, aliada ao desenvolvimento tecnológico nas comunicações. Tais atividades criminosas se estabeleceram em redes internacionais, constituindo um traço essencial da nova dinâmica social de uma economia globalizada da Era da Informação (CASTELLS, 1999b).

Nesse sentido, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU)[14] demonstrou preocupação em 2012, destacando, como ainda atual, a atenção a ser observada com os impactos causados na sociedade por um mundo globalizado, conectado pelas novas tecnologias de informação e comunicação, cada vez mais dinâmicas e rápidas, com grande capacidade de recrutar jovens para o crime, incitando-os a atos terroristas:

> …bem como financiar, planejar e preparar as suas atividades, e sublinhando a necessidade de os Estados-Membros cooperarem com vista a impedir que os terroristas explorem a tecnologia, as comunicações e outros recursos para incitar o apoio a atos terroristas, respeitando os direitos humanos e as liberdades fundamentais e o cumprimento de outras obrigações decorrentes do Direito Internacional. (ONU, 2018b, p. 2)

Esses espaços sem governo estabelecido, administrados por empreendimentos de redes criminosas, aliados à tecnologia da informação e à ambição humana, nos arrastaram para a formação de um triângulo de casualidades que levou ao ressurgimento da pirataria. Na ausência do romance de capa e espada, que reinou por décadas em livros e telas de cinema, hoje o movimento é liderado pelo poder de organizações criminosas transnacionais, atuando em um emaranhado de ações de pequenas células por meio de indivíduos gananciosos por riqueza e muitos outros desesperados somente em busca de sustento para a família, encurralada pela falta de iniciativa do poder estatal.

> A história da pirataria moderna está impregnada de sete pecados capitais: pobreza, desespero, fome, oportunidade, violência, inveja e ambição. Alguns dos piratas de hoje são pouco mais que ladrões desonestos, outros são bandidos, e um grande número deles são membros de gangues bem organizadas, que usam internet, aparelhos de fax, telefones por satélite e unidades de GPS para coordenar ataques. (SEKULICH, 2009, p. 16)

14 O CSNU decidiu iniciar o combate à pirataria, por meio das Resoluções 1.816, de 2 de junho de 2008, e 1.838, de 7 de outubro de 2008, prevendo que os Estados possam apoiar o governo de transição somali no combate à pirataria e a ataques armados, assim como realizar o planejamento da operação naval, que posteriormente seria acionada na região (EUROPEAN UNION, 2008).

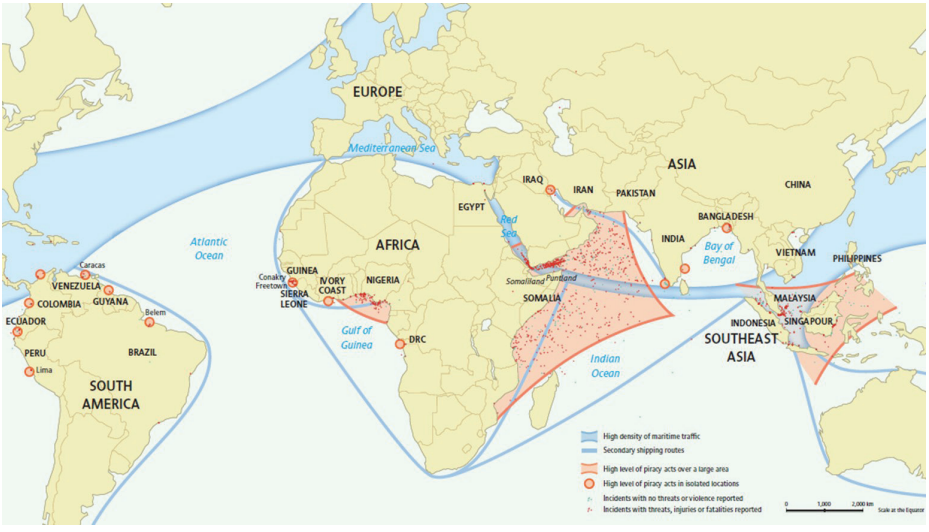

Figura 1 – Rotas marítimas mundiais com postos de controle de pirataria e assaltos à mão armada entre 2006 e 2013 (UNITAR, 2014, pp. 8-9)

A Figura 1 mostra as principais rotas marítimas globais com pontos de registro de pirataria e assalto à mão armada entre os anos de 2006 a 2013 (UNITAR, 2014, pp. 8-9), quando encontramos maior incidência no Golfo de Aden e no Oceano Índico Ocidental, seguidos pela região do Golfo da Guiné (GoG). Os piratas buscam locais que possam facilitar a logística e a concentração de tráfego mercante, como estreitos ou rotas conhecidas com transporte pesado, permitindo aos criminosos mais opções de escolha e reduzindo as chances escapatórias dos navios-alvo.

Nesse sentido, deve-se notar que os ataques não são necessariamente obra apenas de marinheiros pobres, pois tal atividade requer investimento de capital e o apoio de intermediários na negociação de resgates, bem como no recebimento de pagamentos. O Grupo de Monitoramento da Organização das Nações Unidas (ONU) na Somália informou que a pirataria surgiu pela primeira vez como uma forma de proteção, em resposta à pesca ilegal e ao despejo de lixo tóxico, evoluindo para lavagem de dinheiro e o crime organizado transnacional, baseados em clãs locais e grupos terroristas, tornando-se uma ameaça ao transporte marítimo global (UNITAR, 2014, p. 20).

Na Figura 2, podemos acompanhar uma mudança perceptível no perfil de atitude ao longo dos anos, ao largo da costa da Somália, onde a distância das ações aumentou gradualmente entre 2006 e 2012, atingindo quase metade do Oceano Índico (UNITAR, 2014, p. 22). Daí pressupõe-se que sejam necessários recursos financeiros e materiais para alcançar o sucesso, bem como uma coordenação logística especializada.

Aqui devemos distinguir que, como classificado por Ferreira (2017, p. 8), encontramos três tipos de pirataria por violência e capacidades. A primeira, denominada "Moderada", é uma pirataria de baixo nível, atuando mais próxima da costa, valendo-se de armas mais leves, como pistolas e facas. A segunda atua

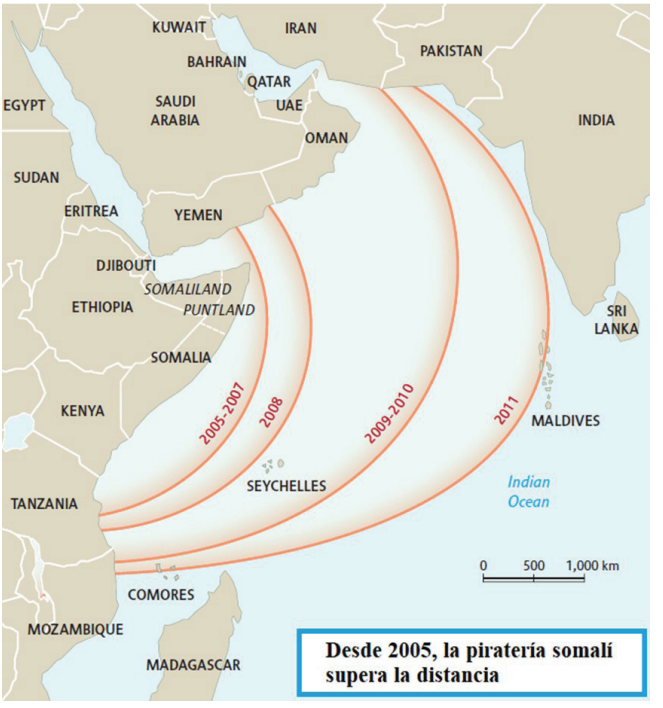

Figura 2 – Mudança no perfil de atitude, ao largo da costa da Somália (UNITAR, 2014, p. 22)

como pirataria de nível médio, denominando-se "Avançada", e utiliza ataques com lanchas, maior grau de violência e armamento mais sofisticado, focado no resgate e não tanto na mercadoria alvo. O terceiro tipo corresponde a uma atividade de nível superior, a que o autor denomina "Profissional", realizando ataques mais organizados e hierarquizados, muitas vezes associados a grupos terroristas, o que lhes permite prever ações ao longo da costa, em alto-mar ou em locais pré-selecionados, empregando maior poder de fogo, como rifles AK-47[15]y RPG[16], aproximando-se de navios maiores.

Cooperação internacional contra a pirataria no Golfo de Aden

Desde os primeiros casos a terem estatísticas registradas, em 1984, pela IMO, no final de dezembro de 2008 foram registrados 5.227 incidentes de pirataria e assalto à mão armada no mar (IMO, 2010b, p. 2), identificando pontualmente um aumento exponencial na costa leste da África, a partir de 2006 (IMO, 2010b, p. anexo 4). O terror já aplacou a Somália, espalhando-se por suas águas costeiras e mais distantes, a tal ponto que o próprio Governo Federal de Transição da Somália reconheceu sua incapacidade de manter a ordem, chegando a solicitar ajuda ao CSNU, em 12 de maio de 2008, para que fosse possível garantir a segurança dos navios, inclusive dos que prestam assistência humanitária à população, que transitam por suas águas jurisdicionais. Após quase duas décadas

15 Conhecido como AK ou Kalashnikov, é um fuzil de assalto calibre 7,62x39 mm criado em 1947 por Mikhail Kalashnikov e produzido na antiga URSS, tão fácil de usar que até uma criança pode fazer uso, tornando-se uma arma básica de guerra no terceiro Mundo. Na Somália, eles são vendidos por cerca de US$ 300-400, e a munição custa apenas de 9 a 12 centavos de dólar (ROTTMAN, 2011, pp. 4, 18 e 72).

16 Acrônimo em inglês para Rocket-Propelled Grenade, é uma arma de fogo de infantaria projetada para lançar granadas autopropulsadas especiais. Eles se originam de armas semelhantes (bazucas americanas e panzerfaust alemão), usadas na Segunda Guerra Mundial para destruir tanques e infantaria. Leve, relativamente compacto, fácil de esconder, relativamente barato, fácil de operar e manter, é talvez a arma antitanque mais usada no mundo hoje por dezenas de exércitos, milícias, insurgentes e terroristas (ROTTMAN, 2010).

de busca para remediar a terrível situação na Somália, sob inúmeras ações da comunidade internacional visando à estabilização política e social, bem como a prestação de assistência e ajuda humanitária, o caos exacerbado, alimentado pela pirataria, levou a UE a lançar uma operação militar marítima em novembro de 2008, denominada Atalanta, no âmbito da cooperação internacional (BERDUD, 2010, pp. 108-109).

> A primeira resolução que menciona a pirataria é a 1.814, de 15 de maio de 2008, na qual, além de apelar para a resolução do problema somali, solicitava aos Estados interessados e organizações regionais que tomassem medidas – sem especificar quais – para proteger o transporte marítimo e o fornecimento de ajuda humanitária à Somália. A próxima Resolução do Conselho de Segurança, focada agora na pirataria e no assalto à mão armada no mar, a 1.816, de 2 de junho de 2008, dispõe que os Estados interessados no uso de rotas comerciais localizadas em frente ao litoral da Somália, para aumentar e coordenar seus esforços para desencorajar atos de pirataria, autorizam, com o consentimento das autoridades somalis (especificamente, o Governo Federal de Transição), o direito de perseguição em alto-mar em direção às águas territoriais somalis em caso de crime flagrante, bem como a possibilidade de intervir nas águas territoriais deste país, utilizando todos os meios necessários de acordo com o Direito Internacional. (HEREDIA, 2011, p. 244, tradução nossa)

As ações multinacionais tiveram, desde então, promovidas pela União Europeia (UE), diversos perfis e atitudes, fruto de tantas outras resoluções do CSNU, bem como de iniciativas multilaterais envolvidas em missões navais no Golfo de Aden, além da Operação Atalanta (EU Navfor Task Force 465), como a Força-Tarefa 151 (CFT-151), sob a liderança dos EUA, a Força Naval da UE (EU Navfor), a Operação Allied Protector (OAP) e a Operação Ocean Shield, da Otan (Task Force 508). Vários países se uniram para patrulhar as águas da região, unilateralmente, em contribuição ao combate à pirataria, como a China, que naturalmente também buscou defender seus interesses no cenário internacional.

> A presença da China no Golfo de Aden tem apoiado várias contribuições chinesas para a segurança internacional desde 2008. A Plan[17] tem auxiliado continuamente os navios da WFP[18] da ONU, escoltando-os através de águas infestadas de piratas ao largo da Somália a caminho da África. A China não discrimina ao escoltar navios comerciais, pois fornece proteção a navios de bandeira ocidental, bem como a navios pertencentes a regimes autocráticos, como a Coreia do Norte. (ERICKSON, *et al*., 2015, pp. 143-144, tradução nossa)

17 Acrônimo em inglês para People's Liberation Army Navy. Marinha do Exército de Libertação Popular em nossa tradução, também conhecida como Marinha Popular, Marinha Chinesa ou Marinha do PLA. É o ramo de serviço marítimo do Exército de Libertação Popular da China.

18 Sigla em inglês para Word Food Programme (Programa Alimentar Mundial em nossa tradução). É a maior organização humanitária do mundo, buscando salvar vidas em emergências e usando a assistência alimentar para construir um caminho para a paz, estabilidade e prosperidade para pessoas que se recuperam de conflitos e desastres, bem como de impactos causados pelas mudanças climáticas (WFP, 2022).

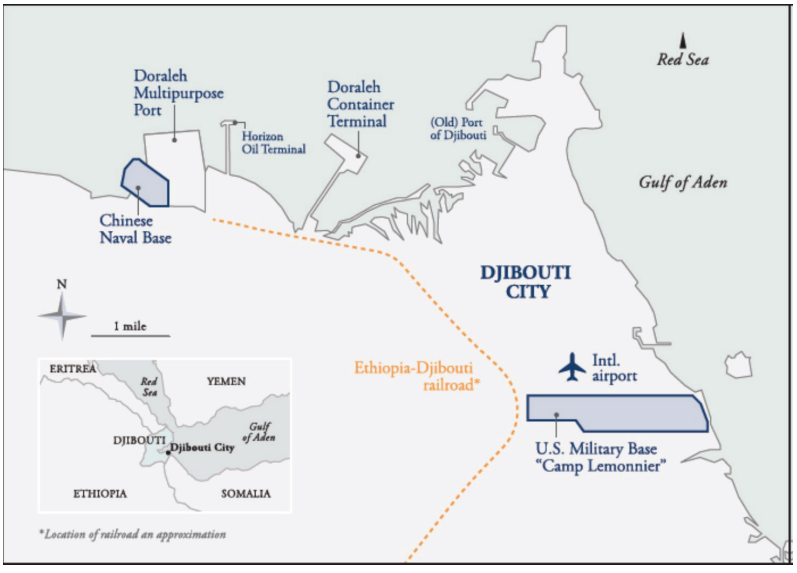

Figura 3 – Djibuti e sua posição estratégica ao lado do Mar Vermelho e do Golfo de Aden (VERTIN, 2020, p. 3)

Foi em defesa dos seus interesses que a China procurou estabelecer uma base militar na região, negociando com o Djibuti desde o início das suas operações, devido à sua posição estrategicamente privilegiada. A sua localização entre o Mar Vermelho e o Golfo de Aden, no cruzamento de uma das mais importantes rotas marítimas do comércio internacional e, num plano geoestratégico mais amplo, entre a Europa e a Ásia, explica a razão de se tornar um espaço em disputa, que hoje abriga instalações militares de cinco nações: Estados Unidos, França, Arábia Saudita, Japão e China.

As negociações prosperaram, e, em 2017, a China abriu sua primeira base militar no exterior, como mostra a Figura 3, chamando atenção sem precedentes para um Djibuti até então desconhecido, que se tornou a pedra angular dos objetivos expansionistas de Pequim. "A nova instalação da Plan tem vista não apenas para um importante ponto de estrangulamento estratégico e uma das rotas marítimas mais movimentadas do mundo, mas também para uma importante base militar dos EUA, a apenas 10 quilômetros de distância" (VERTIN, 2020, pp. 1, tradução nossa).

Desafios no campo do Direito Internacional Humanitário

Talvez o maior desafio de direitos humanos para o combate à pirataria na região do Golfo de Aden tenha sido a possibilidade de que infratores e criminosos sejam presos por entidades locais e sujeitos às leis internas dos Estados, ou mesmo deportados para seus países de origem quando em custódia de uma força naval ou de autoridades sob julgamento islâmico, em conformidade com o artigo 5 da DUDH, para que ninguém seja submetido à tortura nem a penas ou tratamentos cruéis, desumanos ou degradantes (ONU, 1948a, p. 12). No entanto precisamos dar um passo atrás para verificarmos se as ações dos piratas violam os direitos humanos.

Do ponto de vista das vítimas da atividade pirata, uma das primeiras prerrogativas das operações antipirataria seria a defesa dos cidadãos marítimos contra possíveis violações de seus direitos humanos, quando processados por abuso físico e mental por parte de piratas. Podemos ver que a Convenção contra a Tortura (CAT[19]) define tortura, no artigo 1º, como todo ato:

> …pela qual dor ou sofrimento severos, físicos ou mentais, são infligidos intencionalmente a uma pessoa com o objetivo de obter dela ou de uma terceira pessoa informações ou confissão, ou puni-la por um ato que cometeu ou é suspeito de ter cometido, ou para intimidar ou coagir essa pessoa ou outras, ou por qualquer motivo com base em qualquer tipo de discriminação, quando tais dores ou sofrimentos forem infligidos por um funcionário público ou outra pessoa no exercício de funções públicas, por sua instigação ou com o seu consentimento ou aquiescência. Não serão consideradas tortura as dores ou sofrimento que sejam consequências únicas de sanções legítimas, ou que lhes sejam inerentes ou incidentais. (ONU, 1984, pp. 1, tradução nossa)

Uma das primeiras prerrogativas das operações antipirataria seria a defesa dos cidadãos marítimos contra possíveis violações de seus direitos humanos

No entanto tal proteção aos cidadãos se aplica contra ações realizadas por atores estatais, e de forma limitada, uma vez que tratamos os piratas no sentido de um ator pessoal. Porém estes são caracterizados como perpetradores de tortura com suas vítimas. Devemos então buscar outra forma de caracterização e o Estatuto de Roma[20], que, em seu artigo 7º, ponto (1) (f), define o crime de tortura como crime contra a humanidade[21] e, no item (2) (e), define-a como a imposição intencional de dor ou sofrimento severo, físico ou mental, a uma pessoa sob custódia ou controle do acusado (ONU, 1948b, p. 4). Em outro sentido, Hurlburt (2011, p. 29) argumenta que, como o CAT tem por objetivo proteger os cidadãos das ações estatais, o Estatuto de Roma nos dá uma melhor qualificação da tortura neste caso, permitindo que ela seja enquadrada como tal, a partir das ações repulsivas de piratas, moralmente condenáveis e ilegais sob o olhar do direito internacional, como violadores dos direitos humanos daqueles que trabalham no mar e dele dependem.

Portanto, podemos perceber que o primeiro impacto das violações de direitos humanos ocorre nos marítimos que sofrem ataques piratas em suas rotinas de trabalho, em que as operações antipirataria devem atuar para proteger esses cidadãos. Por outro lado, sob o ponto de vista dos

19 Convenção contra a Tortura e Outras Penas ou Tratamentos Cruéis, Desumanos ou Degradantes, adotada e aberta à assinatura, ratificação e adesão pela Assembleia Geral em sua Resolução 39/46, de 10 de dezembro de 1984, que entrou em vigor em 26 de junho de 1987 (ONU, 1984).

20 Tratado que institui o Tribunal Penal Internacional (TPI), adotado em 17 de julho de 1998, em Roma, Itália. Entrou em vigor em 1º de julho de 2002 (ONU, 1948b).

21 Para os efeitos do Estatuto de Roma, "crime contra a humanidade" também deve ser entendido como assassinato pelo artigo 7 (1) (a) (ONU, 1948b, p. 3).

piratas, é necessário estabelecer métodos e procedimentos operativos padrões que possam garantir a integridade física de presos e criminosos suspeitos de atos de pirataria, uma vez que o direito interno de seus Estados muitas vezes não o faz.

O Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos (PIDCP[22]), também nos revela Hurlburt (2011, p. 21), prescreve os direitos básicos dos marítimos, em que verificamos, mediante o artigo 9 (1), a declaração estabelecida de que todos têm direito a liberdade e a segurança pessoais e que ninguém será sujeito a prisão ou detenção arbitrária. Indo além, verificamos que a Organização Internacional do Trabalho (OIT[23]) adotou em 2006 a Convenção do Trabalho Marítimo[24], que estabelece os direitos dos marítimos; assim, na proteção destes, a comunidade internacional passou a tratar a pirataria como crime, passível de ação penal e prisão. A Resolução 1.976 (2011) do Conselho de Segurança das Nações Unidas sobre a pirataria apela, "mais uma vez, aos Estados e organizações regionais que têm capacidade para tal, a participar na luta contra a pirataria e o assalto à mão armada no mar ao largo da costa da Somália..." (ONU, 2011a, p. 2, tradução nossa) e acompanha em seus artigos:

> 13. Insta todos os Estados, inclusive os da região, a criminalizar a pirataria em seu direito interno, enfatizando a importância de criminalizar a incitação, facilitação, conspiração e tentativa de cometimento de atos de pirataria.
>
> 14. Reconhece que a pirataria é um crime sujeito à jurisdição universal e, a este respeito, apela novamente a todos os Estados que considerem favoravelmente a possibilidade de processar os suspeitos de pirataria capturados na costa da Somália e prender os condenados, de acordo com as normas internacionais de direitos humanos aplicáveis. (ONU, 2011ª, p. 2, tradução nossa)

Tomamos como exemplo a Somália, um dos "Estados falidos" mencionados, que enfrentou um processo de deterioração de sua soberania motivado por turbulências políticas, conflitos e áreas de ilegalidade, então regido por um governo de transição e que até hoje preocupa o CSNU, que condena suas "violações e abusos do direito internacional dos direitos humanos e violações do direito internacional humanitário..." (ONU, 2020a, p. 2). Na Somália, militantes islâmicos usaram a Sharia para resolver as lacunas de poder no governo central, tornando-se o foco de intenso escrutínio internacional em 2009, em que a batalha sobre a lei islâmica geralmente é sobre quem está no controle. No início de 2009, o governo somali começou a considerar estabelecer a lei Sharia para todo o país, conforme exigido pelos líderes islâmicos pró-governo. Porém al-Shabaab[25] e outros insurgentes argumentaram que o

22 O PIDCP desenvolve os direitos civis e políticos, bem como as liberdades incluídas na DUDH, adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) em 16 de dezembro de 1966, e entrou em vigor em 23 de março de 1976 (ONU, 1966).

23 A Organização Internacional do Trabalho (OIT) busca promover a justiça social, os direitos humanos e os direitos trabalhistas internacionalmente. Sua missão fundadora se baseia na justiça social como essencial para a paz permanente e universal (OIT, 2020).

24 Adotada em 23 de fevereiro de 2006, entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, e o direito mais básico é descrito no Artigo IV (1): "Todos os marítimos têm direito a um local de trabalho seguro e protegido no mar, onde as normas de segurança são cumpridas" (OIT, 2006).

25 Harakat al-Shabab al-Mujahideen, ou "Movimento dos Jovens Guerreiros", comumente conhecido como al-Shabaab (em árabe: "Juventude"), é um grupo terrorista e fundamentalista islâmico que atua principalmente no sul da Somália, supostamente afiliado à rede Al-Qaeda (MARCHAL, 2011).

governo, um híbrido ocidental islâmico moderado, era inadequado para implementar a lei islâmica.

Não vivemos mais no século XIX, quando os piratas eram sumariamente enforcados assim que eram presos, sem sequer passar por um julgamento justo. No entanto, ainda hoje, embora diferentemente do passado remoto, piratas ou indivíduos suspeitos de praticar pirataria, quando capturados por autoridades locais em regiões administrativas sob o controle de grupos militantes islâmicos fundamentalistas, como a Somália, podem ter seus direitos humanos violados com castigos corporais ou mesmo serem executados, como condenados pela lei islâmica (US DEPARTMENT OF STATE, 2010).

Sob a lei penal islâmica, a categoria de crime chamada Haad ou Houdoud indica crimes importantes, considerados uma ameaça à própria existência do Islã, que constituem adultério, difamação, roubo, furto, rebelião, embriaguez e apostasia, sendo punidos de acordo com as penas da Sharia. Os tribunais islâmicos consideram as sanções aplicadas como definitivas e imutáveis e concluem que o juiz não tem poder discricionário para crimes puníveis com a morte, especificamente roubo, adultério e apostasia (SCHABAS, 2000, p. 231).

No entanto, em tempos difíceis de fome e pobreza, muitos cidadãos somalis não tinham escolha a não ser arriscar-se no mundo do crime para tentar levar o sustento para a mesa de suas famílias, juntando-se a grupos criminosos em atividades piratas, mesmo que isso significasse a morte em mãos da corte da Sharia. Ainda assim, e ainda hoje, suas ações financiam atos ilícitos transnacionais, ou mesmo senhores da guerra regionais, que transferem parte dos lucros para alimentar a população faminta. Ao longo dos anos de atuação na pirataria, o perfil dos criminosos se tornou mais violento, com as tripulações dos navios sendo atacadas, além de exigirem pagamento de resgates cada vez maiores, forçando uma reação da comunidade internacional na forma de operações antipirataria no âmbito da cooperação internacional.

Roman (2016, p. 35) comenta que foi muito mais fácil capturar os piratas do que decidir seu destino. A lei interna de vários Estados os trata como imigrantes ilegais, e muitos na comunidade ocidental que realizam patrulhas navais na região querem evitar os custos associados ao transporte de réus e promover sua acusação em seus tribunais de origem. Outra possibilidade que preocupa é que os piratas presos também teriam o direito de solicitar asilo como refugiados[26], alegando que suas vidas estariam em perigo em seu país de origem, como entendem algumas nações, como o Reino Unido.

No entanto tal pedido de asilo não tem o respaldo legal da Convenção sobre o Estatuto dos Refugiados[27] de

26 Para efeitos da Convenção Sobre o Estatuto dos Refugiados, o termo "refugiado" aplica-se a qualquer pessoa que tenha "fundado temor de ser perseguido por motivos de raça, religião, nacionalidade, pertença a determinado grupo social ou opinião política , encontra-se fora do país de sua nacionalidade e não pode ou, em virtude desse temor, não quer valer-se da proteção desse país; ou que, não tendo nacionalidade e estando, em consequência de tais acontecimentos, fora do país onde anteriormente tinha a sua residência habitual, não possa ou, por esse receio, não queira regressar a ele" (ONU, 1951, p. 2, tradução nossa).

27 Tendo como "guardião" o escritório do Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (Acnur), seu princípio fundamental é o de "não devolução", que estabelece que um refugiado não deve ser devolvido a um Estado onde enfrenta ameaças à sua vida ou liberdade, sendo considerado como norma de direito internacional consuetudinário. A Convenção estabelece que os Estados têm a obrigação de colaborar com o Acnur para garantir e proteger os direitos dos refugiados (ACNUR, 2020).

1951[28], pois, em seu artigo 1 (F), descreve disposições não aplicáveis a qualquer pessoa que tenha cometido crime contra a paz, crime de guerra ou crime contra a humanidade (incluindo a pirataria), conforme definido em instrumentos internacionais preparados para adotar disposições sobre tais crimes; tenha cometido crime comum grave, fora do país de refúgio, antes de ser admitido como refugiado; ou tenha cometido atos contrários aos propósitos e princípios das Nações Unidas (ONU, 1951, p. 3, tradução nossa).

Apesar de ser tipificado internacionalmente, em princípio o crime de pirataria foi, na maioria dos casos, julgado por tribunais locais, que muitas vezes possuem diferentes leis e enquadramentos. Nesse sentido, podemos encontrar diferentes sentenças, que podem variar de uma simples advertência até a execução sumária, em que "os piratas capturados e enviados de volta para a Somália poderiam ter seus direitos humanos violados, pois, segundo a lei islâmica, eles enfrentam a morte por decapitação por assassinato ou a mão cortada por furto" (SILVA, 2010, p. 36).

Por outro lado, vemos que cada nação que realizou patrulhas navais em operações antipirataria apresentou uma abordagem diferente para o problema do destino dos prisioneiros, conforme relatado por Davey (2010, pp. 1.198-1.199, tradução nossa):

> A Marinha francesa vem atacando agressivamente os piratas, prendendo-os e enviando-os a Paris para serem julgados. Por outro lado, a Marinha Real britânica geralmente tentou evitar confrontos com piratas devido a preocupações com violações de direitos humanos. Com uma exceção fantástica, os Estados Unidos também se abstiveram de processar piratas somalis em seu próprio solo, preferindo, em vez disso, buscar acordos para o julgamento de piratas no Quênia e em outros lugares da região.

Para tal, a ONU recomendou que os Estados promovam acordos internacionais[29], instando os membros a cooperar na definição e determinação da competência jurisdicional, bem como na investigação e no julgamento dos suspeitos de cometer atos de pirataria, enfatizando que todas as medidas operacionais e exigências legais devem ser tomadas em conformidade com o direito internacional e, em particular, com respeito aos direitos humanos. Para intensificar os esforços sob seu próprio controle, a ONU procurou garantir que os direitos humanos dos acusados e condenados fossem respeitados, por meio de acordos internacionais celebrados com Estados que pudessem concordar em receber suspeitos de pirataria entregues pelas forças da coalizão, como descrito no exemplo do Quênia acima, inclusive no que diz respeito a maior uniformidade das legislações nacionais dos países em relação à pirataria, a fim de evitar discrepâncias nas penas impostas (SCHNEIDER, 2015, pp. 309-316).

Nesse sentido, Guilfoyle (2010, p. 150) acrescenta que, devido a esses acordos internacionais estabelecidos, os procedimentos foram padronizados e os processos de julgamento dos presos foram

28 "Adotada em Genebra, Suíça, em 28 de julho de 1951, pela Conferência de Plenipotenciários sobre o Estatuto dos Refugiados e Apátridas (Nações Unidas), convocada pela Assembleia Geral em sua resolução 429 (V), de 14 de dezembro de 1950. Entrada em vigor: 22 de abril de 1954, de acordo com o artigo 43 Série de Tratados das Nações Unidas, nº 2545, vol. 189, p. 137" (ONU, 1951, p. 1, tradução nossa).

29 Recomendações verificadas nas Resoluções 1816 (2008) (ONU, 2008a) e 1846 (2008) (ONU, 2008b).

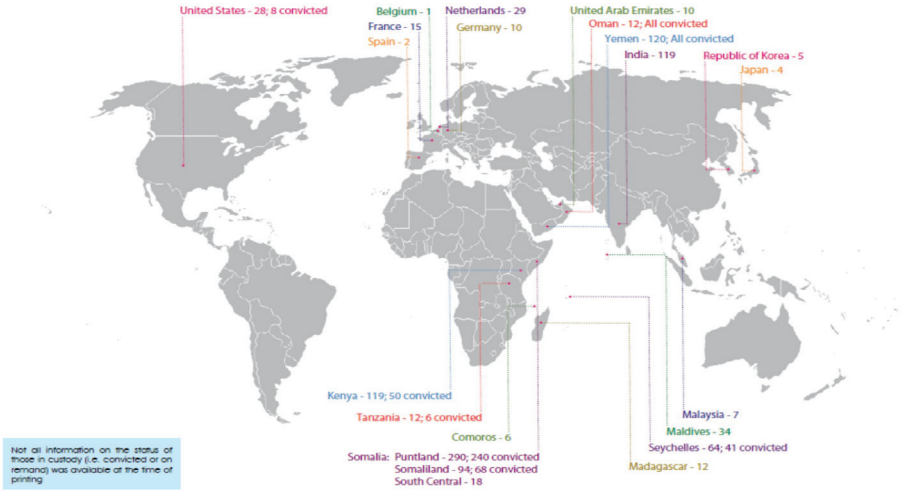

Figura 4 – Processos contra a pirataria no mundo (ONU, 2011b, p. 2)

facilitados, com a ONU trabalhando em conjunto, desenvolvendo esforços auxiliados pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC[30]), que começou a promover programas regionais em vários países sobre julgamentos de atos de pirataria, auxiliando na formação de promotores, localizando e identificando testemunhas, facilitando a cooperação jurídica internacional, bem como financiando advogados de defesa dos acusados e elevando as condições prisionais para padrões internacionais.

Entre os países que formaram associações por meio de acordos de cooperação para tais ensaios, podemos citar Quênia, Seychelles e Maurício, entre outros, onde, segundo o relatório do UNODC de junho de 2011, 1.011 jovens piratas somalis estão sendo julgados ou já foram condenados e estão cumprindo penas em 20 países, como mostra a Figura 4. O relatório acrescenta que o trabalho de capacitação do UNODC, alinhado com o DIH, para os países da África Oriental que processam suspeitos visa garantir que os julgamentos sejam justos e eficientes (ONU, 2011b, p. 2).

Em relação à Operação Atalanta, o ato formal, publicado pelo jornal da UE em 12 de novembro de 2008, deu origem à cooperação internacional do continente europeu em uma operação militar. Em seu artigo 1º (EUROPEAN UNION, 2008, p. 34), estabelece como missão a proteção de navios do programa de assistência humanitária da ONU, que fornece ajuda alimentar a pessoas deslocadas na Somália, bem como a proteção de navios vulneráveis que cruzam a costa da Somália, além de proporcionar dissuasão, prevenção e repressão de atos de pirataria e assalto à mão armada na costa da Somália. Em seu artigo 12º, trata-se exatamente da transferência

30 The United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) é um escritório estabelecido em 1997, responsável pela implementação do programa líder das Nações Unidas na luta contra as drogas ilícitas e o crime internacional, com aproximadamente 500 funcionários em todo o mundo. Com sede em Viena, opera 20 escritórios de campo, bem como escritórios de ligação em Nova York e Bruxelas (ONU, 2020b).

de pessoas presas e detidas com vistas a julgamento, suspeitas de terem cometido atos de pirataria ou assalto à mão armada nas águas territoriais da Somália ou em alto-mar, para fins de acusação, nos termos do artigo 105º da CNUDM, estabelecendo os termos de transferência de jurisdição entre os Estados. Além disso, estabelece que nenhuma pessoa pode ser transferida para um terceiro Estado, a menos que a transferência tenha sido acordada com esse terceiro Estado de maneira compatível com o DIH, assegurando, em particular, que ninguém seja sujeito à pena de morte, tortura ou qualquer outro tratamento cruel, desumano ou degradante (EUROPEAN UNION, 2008, p. 36).

Atualmente, os casos de pirataria na costa leste da África continuam sendo uma ameaça perigosa para a região do Golfo de Aden, embora tenham sido reduzidos como resultado de ações repressivas, mas não erradicados. Segundo a ONU, esse problema não terá solução possível sem que sejam resolvidos a falta de estruturas governamentais e os problemas de insegurança e sem proporcionar desenvolvimento sustentável à região, ainda exigindo a presença das Forças Armadas. No entanto outra região localizada na sua costa ocidental, o Golfo da Guiné, começou a ser mais afetada pela ameaça pirata, abrangendo os dois principais produtores de petróleo em África, Nigéria e Angola, perturbando as rotas marítimas internacionais a um custo de milhões de dólares (BARROS, 2020), notavelmente como resultado de possíveis elos com grupos terroristas regionais africanos suspeitos de ligações com a Al Qaeda, como Boko Haram[31].

Situação no Golfo da Guiné

Como podemos ver no gráfico da Figura 5, os locais da costa africana que sofreram maior incidência em 2019 foram os localizados no Golfo da Guiné, como Benin, Camarões, Costa do Marfim, Gana, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo, enquanto os

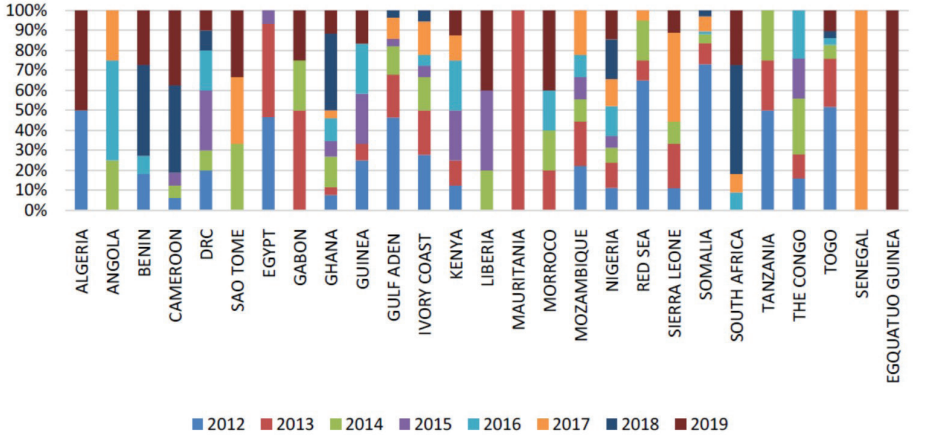

Figura 5 – Localização dos ataques de piratas entre 2012 e 2019 na África (BROOHM, *et al*., 2020, p. 396).

31 O grupo é uma seita islâmica extremista no norte da Nigéria em constante conflito com o governo, que clama pela institucionalização do domínio islâmico (KAMAL-DEEN, 2015, p. 115).

incidentes em Somália foram reduzidos (BROOHM, *et al*., 2020, p. 396), evidenciando uma verdadeira migração da costa leste para a costa oeste. A região origina 70% das exportações de petróleo da África; portanto, esse aumento da atividade pirata põe em risco a segurança do comércio internacional e é motivo de considerável preocupação.

Desde 2012 a situação na costa oeste de África tem recebido especial atenção da ONU. O secretário-geral Ban Ki-moon encaminhou carta ao Conselho de Segurança, acompanhada por relatório produzido pela missão enviada ao Golfo da Guiné avaliando o alcance da ameaça de pirataria na região no ano anterior e recomendando aos Estados envolvidos, bem como aos parceiros internacionais e à própria ONU, uma série de medidas de combate à pirataria na área, por entender que "o aumento dos atos de pirataria no Golfo da Guiné constitui uma grande ameaça à paz, segurança e interesses econômicos dos Estados da região, tanto do litoral como do interior" (ONU, 2012, p. 21, tradução nossa).

Assim, em junho de 2013, reuniu-se em Yaundê, capital dos Camarões, a Cimeira Tripartite de Chefes de Estado e de Governo da Comunidade dos Estados da África Ocidental (CEDEAO[32]), da Comunidade dos Estados da África Central (CEEAC[33]), e o Conselho do Golfo da Guiné (CGG[34]), quando Alemanha, Bélgica, China, Estados Unidos, França, Mauritânia e Reino Unido participaram como países observadores. A partir desta reunião, importantes decisões, baseadas na "Declaração de Yaundê[35]", expressaram um profundo esforço para obter compreensão regional e global (CGG, 2013). Como resultado, foi criado posteriormente o Centro de Coordenação Inter-regional (CIC), focado na coordenação contra a pirataria no Golfo da Guiné, com sede na capital dos Camarões. O propósito do CIC é também tentar atrair a necessária consulta política a nível internacional, para monitorar as atividades de segurança marítima e a troca de informações oportunas, a fim de facilitar o processo de tomada de decisões e ações conjuntas nas patrulhas marítimas (MARTÍNEZ, 2013).

De encontro aos argumentos de Castells já analisados, Osinowo (2015, p. 2) revela que, "uma vez que a economia

32 Organização intergovernamental da África Ocidental fundada em 1975, sendo a principal estrutura para coordenar as ações dos países desse eixo africano e um dos pilares da Comunidade Econômica Africana. O seu principal propósito é promover a cooperação e a integração para criar uma união econômica e monetária na África Ocidental. É composto por Benin, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo (CRIN, 2018).

33 Comunidade econômica centro-africana criada em 1981, que entrou em funcionamento em 1985, com o propósito de promover a cooperação e o desenvolvimento autossustentável, com especial ênfase na estabilidade econômica e na melhoria da qualidade de vida. Os seus países-membros são Angola, Burundi, Camarões, Chade, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, República Centro-Africana, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe (CEEAC, 2020).

34 Espaço geopolítico que nasceu em 3 de julho de 2001 e se estabeleceu como uma ferramenta institucional permanente de cooperação entre os Estados ribeirinhos do Golfo da Guiné para transformar a subregião em uma Zona de Paz e Segurança. Seu propósito é defender os interesses comuns e promover a paz e o desenvolvimento socioeconômico com base no diálogo e no consenso, com base em laços de amizade, solidariedade e fraternidade. Os seus membros são Angola, Camarões, Congo, Gabão, Nigéria, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe (CGG, 2020).

35 Também conhecido como Código de Conduta ou Processo de Yaoundé, é o termo adotado na cúpula de chefes de estado, realizada em 25 de junho de 2013 em Yaundé, focada na repressão à pirataria, assalto à mão armada contra navios e atividade marítima ilegal na África Ocidental e Central (CGG, 2013).

global assenta em redes de transporte e de abastecimento de energia cada vez mais interdependentes, as ameaças marítimas no Golfo da Guiné constituem um desafio comum para todas as partes interessadas na região em nível internacional". Relatou também que a pirataria no Golfo da Guiné é caracterizada pelo roubo de petróleo e abastecimento ilegal de produtos derivados, em que a Nigéria perde entre 40 mil e 100 mil barris por dia. A crescente ameaça aos navios, carga e tripulação fez com que os prêmios de seguro disparassem, forçando as empresas a assumir encargos extras para proteger suas frotas, causando prejuízos anuais em decorrência da pirataria entre US$ 565 milhões e US$ 2 bilhões. Com isso, várias empresas passaram a contratar seguranças particulares com escolta armada para garantir a continuidade de suas operações comerciais.

As ameaças marítimas no Golfo da Guiné constituem um desafio comum para todas as partes interessadas na região em nível internacional

Observa-se que o perfil dos criminosos nas águas dessa região, em alguns casos, é o de pescadores que exercem dupla atividade, dedicando-se também ao contrabando ou à pirataria, ou mesmo pescadores desempregados recrutados por quadrilhas criminosas, o que dificulta a conexão de terroristas à atividade pirata. No entanto existe a preocupação de que, mesmo sem a ação direta dos membros do Boko Haram, os lucros da pirataria possam ser usados para financiar a compra de armas ou treinamento e capacitação para atividades terroristas (UNITAR, 2014, p. 36).

Por outro lado, Murphy (2013) argumenta que é importante notar que muitas das atividades criminosas no mar, ao longo da costa nigeriana, também ocorrem em águas territoriais e interiores, como no Delta do Níger. Um criminoso pode sequestrar um marinheiro, pedindo resgate para obter recursos para seu próprio sustento, e em outro momento pode participar de um ataque de um grupo terrorista e, no terceiro dia, sequestrar uma plataforma de petróleo para que seu chefe possa financiar um novo hospital ou gerador a diesel para sua cidade. Portanto, torna-se difícil separar claramente a pirataria de motivação privada e de motivação político-terrorista, em comparação com a pirataria na Somália, que tem se mostrado relativamente inequívoca e distinta.

Neste caso, verificando algumas das atividades criminosas registradas nas águas territoriais dos estados ribeirinhos do Golfo da Guiné, há que se estabelecer uma inflexão, em que voltamos a realçar e diferenciar a pirataria (ato definido no artigo 101º do CNUDM) de assalto à mão armada, tendo em vista que a IMO, por meio da elaboração de um "Código de Conduta para Investigação de Crimes de Pirataria e Ataques Armados contra Navios", não considera a pirataria um ato perpetrado, dentro dos limites territoriais de um Estado, por criminosos armados a bordo de navios, mas sim como assalto à mão armada contra navios (IMO, 2010a, p. 4). Concordando, Fortes (2014) estabelece que, em matéria penal, quando se tratar de assalto à mão armada ocorrido no mar territorial de um Estado, cabe a esse Estado adotar medidas repressivas e punir os criminosos, independentemente da sua nacionalidade

ou do navio envolvido, de acordo com as normas internacionais e a legislação nacional estabelecidas, nesta ordem.

Evidenciando exemplos, notamos que Joubert (2020, p. 10) reporta que, dos 17 incidentes de proteção em águas da África Oriental registrados em 2020, todos ocorreram no mar territorial dos países. Já na África Ocidental, verificamos no mesmo ano 106 incidentes de proteção, dos quais 56 ocorreram em águas territoriais e 50 em águas internacionais, caracterizando claramente atos de pirataria neste último caso. Buscando um pouco mais atrás, vemos que em 2018, dos 112 atentados, 69 ocorreram em águas internacionais, 41 no mar territorial dos diferentes Estados e dois em águas interiores (JOUBERT, 2018). Assim percebemos que grande parte do problema é de responsabilidade dos Estados soberanos, no que diz respeito ao estabelecimento do combate aos crimes de assalto à mão armada contra navios. Mas ainda assim é possível que venham a ser utilizados acordos bilaterais ou multilaterais voltados à cooperação internacional, caso tais Estados avaliem pertinente e desde que não afete sua soberania.

Em consequência da natureza típica da pirataria no Golfo da Guiné, bem como da sua geografia, existe uma tendência natural para fomentar a responsabilidade partilhada dos Estados no âmbito do patrulhamento transfronteiriço, compartilhamento de informações e estabelecimento de centros de cooperação conjunta de coordenação, desenho de estratégias legais e medidas institucionais e regionais após as recomendações do CSNU (BROOHM, *et al*., 2020). Essa cooperação também não se limitou aos Estados regionais do Golfo da Guiné, mas outros se juntaram às iniciativas, como o Brasil, assinando acordos de defesa com vários países da região, destacando o esforço de fortalecimento de suas Marinhas e guardas costeiras para que esses países promovam sua própria defesa e segurança marítima, bem como a formação e qualificação de pessoal nas escolas militares brasileiras (COSTA, 2018). Nesse contexto, vale a pena mencionar os exercícios multinacionais Obangame Express e Grand African Nemo[36], buscando aumentar a segurança marítima no Golfo da Guiné, o que representa excelentes oportunidades para compartilhar informações e ampliar a interoperabilidade.

Uma iniciativa nesse sentido que merece destaque é a Operação Guinex[37], realizada já em duas edições (2021 e 2022) pela Marinha do Brasil, cuja missão é incrementar a segurança marítima, por meio da interoperabilidade com as Marinhas e guardas costeiras que operam no Golfo da Guiné, realizando exercícios no mar e no porto.

Os Estados do Golfo da Guiné, observados pela ONU, estão conscientes da importância da erradicação da pobreza, da relevância dos direitos humanos e do estado de direito para o desenvolvimento sustentável, bem como dos impactos da

36 Exercícios multinacionais anuais patrocinados pelo Comando da África dos Estados Unidos e pela Marinha francesa, respectivamente, programados para fortalecer a segurança e a cooperação marítima, o compartilhamento de informações e a conscientização do domínio marítimo no Golfo da Guiné, por meio de esforços voltados para a construção de capacidade de operação das Marinhas participantes. Cerca de 20 nações africanas, europeias e sul-americanas participaram dos exercícios anualmente (OKAFOR-YARWOOD, *et al*., 2020).

37 A operação tem como foco principal realizar adestramentos de abordagem, visita e inspeção a outros navios, incluindo manobras de embarcações rápidas, trânsito sob ameaças assimétricas e técnicas de operações especiais, entre outros eventos operativos, além de apresentar aos países participantes produtos da Base Industrial de Defesa do Brasil (MARINHA DO BRASIL, 2022).

sua ausência na paz e na estabilidade da região, onde a perda de poder econômico e a exclusão política fornecem motivação e cobertura para a ilegalidade e as redes criminosas. Violações de direitos humanos, pobreza extrema, má governança, corrupção, marginalização étnica e proliferação de armas, entre outros fatores, estão intimamente relacionados à insegurança na região. É relevante notar que Camarões e Nigéria apareceram recentemente na Lista de Conflitos[38] do International Crisis Group (ICG)[39] de 2019, provavelmente devido à recente onda de violações dos direitos humanos, incluindo a repressão aos dissidentes políticos (OKAFOR-YARWOOD, *et al*., 2020).

Por fim, à medida que as empresas utilizam meios de segurança privada, o uso de guardas armados particulares a bordo de navios ou plataformas tem aumentado ao longo dos anos, em resposta às crescentes ameaças à segurança marítima devido à pirataria marítima. Ahmad (2020) então nos mostra que é perfeitamente plausível que, em muitas ocasiões, para afastar piratas e proteger navios mercantes, o pessoal de segurança privada a bordo possa usar a força, incluindo armas de fogo, o que já resultou no assassinato de piratas ou suspeitos de pirataria no passado. No entanto, como não há direito internacional aplicável a eles em alto-mar, o uso de pessoal de segurança armado contratado privadamente continua sendo um fator de grande preocupação para a comunidade internacional, bem como um fator a se evoluir. Ainda há muito a ser feito, e, neste ponto, cabe destacar os papéis potencialmente relevantes a serem desempenhados por atores internacionais e fóruns de consenso, como a Zopacas[40], pela sua capacidade inerente de buscar manter um espaço de cooperação e paz, agregando mais Estados envolvidos na vontade de colaborar, capazes de cooperar ativamente em prol da segurança marítima na região e, consequentemente, contribuir para a paz e a segurança internacionais, assim como o G7++FoGG[41], sem falar no olhar especial que estará voltado para o cumprimento e a manutenção dos direitos humanos, tanto das vítimas quanto dos criminosos, uma vez presos.

Um caso interessante a notar ocorreu quando a fragata dinamarquesa HDMS *Esbern Snare* entrou em confronto com piratas ao sul da Nigéria, em outubro de

38 A lista de observação de alerta precoce do Crisis Group identifica até dez países e regiões em risco de conflito ou escalada de violência (ICG, 2019).

39 Organização independente que trabalha para prevenir guerras e moldar políticas que construirão um mundo mais pacífico (ICG, 2020).

40 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul foi criada em 1986, através da Resolução AGNU 41/11, e atualmente é composta por 24 países: Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, África do Sul, Togo e Uruguai. Foi lançado como um fórum de cooperação Sul-Sul, proposto na época pelo governo brasileiro e apoiado pelo governo argentino, no contexto da Guerra Fria, que, embora em seus momentos finais, ainda era motivo de incerteza e insegurança no ambiente político internacional. A Zopacas criou as condições, por meio do estabelecimento de um espaço de paz e cooperação, para que as tensões e rivalidades Leste-Oeste não afetem as relações econômicas e políticas na região, e evitem a militarização indevida do Atlântico Sul, como zona livre de armas nucleares e outras armas de destruição em massa (ONU, 1986).

41 O G7 ++ Friends of the Gulf of Guinea Group (Grupo de Amigos do Golfo de Guiné) foi criado em 2013 pelo G7, com o objetivo de apoiar a arquitetura de segurança marítima na região. Além dos países do G7 (Canadá, Alemanha, Itália, Japão, França, Reino Unido e Estados Unidos), o G7++ FoGG inclui Bélgica, Brasil, Dinamarca, Holanda, Noruega, Portugal, Espanha, Suíça, UE, UNODC e INTERPOL (GOGIN, 2020).

2021, matando quatro homens e capturando outros quatro que foram detidos, aguardando possível extradição para os seus países de origem. Porém, em janeiro de 2022, três dos homens presos foram soltos no mar em um pequeno bote, abastecidos com alimentos e combustível suficientes para alcançar a costa em segurança, depois que as acusações contra eles foram retiradas. O único suposto pirata nigeriano capturado pela Marinha dinamarquesa no Golfo da Guiné neste caso foi levado à Dinamarca para ser julgado, comparecendo diante do tribunal em Copenhague, acusado de tentativa de homicídio culposo de soldados dinamarqueses (GRONHOLT-PEDERSEN, *et al*., 2022). Aparentemente, seu julgamento só ocorreu por conta de sua incapacidade física de ser solto com os outros, visto que sofrera amputação de uma perna. Os outros que deveriam enfrentar as mesmas acusações foram libertados, uma vez que a Dinamarca não conseguiu encontrar um país na região que aceitasse prosseguir com o julgamento. Como afirma Tomić-Petrović, "até agora, a nível internacional, a solução final para o problema da pirataria ainda não foi encontrada" (2022, p. 109, tradução nossa).

Ainda que no campo jurídico não vislumbremos avanços relevantes, o combate à atividade pirata no GoG tem conseguido resultados importantes, com redução dos índices de incidentes de proteção na região, especialmente fruto de iniciativas estatais, principalmente nigerianas:

> (...) os esforços militares estão crescendo com as várias colaborações implementadas. A Agência de Apoio à Administração Marítima da Nigéria (Nimasa) estabeleceu o Projeto Deep Blue (DBP)[42] para a segurança marítima no combate aos problemas de pirataria na região do GoG. A sua operação centra-se nos ancoradouros nigerianos que fazem parte da jurisdição do DBP. A configuração também coordena o compartilhamento de informações entre agências e nações do GoG sobre ameaças e preocupações de segurança marítima. (SACKEY, *et al*., 2022, p. 15, tradução nossa)

Como vimos anteriormente, o perfil de atitude dos piratas na costa da Somália mudou ao longo dos anos, alcançando distâncias cada vez maiores a quase 1.500 milhas náuticas do Chifre da África. Por analogia ao entorno estratégico, podemos presumir que bastariam investimentos financeiros importantes por parte das organizações criminosas associadas ao tráfico de drogas, fornecendo entrepostos reabastecedores no meio do Atlântico, para que ataques piratas possam vir a ocorrer muito próximos à Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira. Assim, por certo, o Estado brasileiro deve permanecer atento e mostrar contínuo apoio aos países do GoG, não somente participando das operações Obangame Express e Grand African Nemo, mas também suportando contumazes operações Guinex, com os propósitos

42 Lançado em junho de 2021, o Deep Blue Project constitui Infraestrutura Integrada de Segurança Nacional e Proteção de Hidrovias. Ao custo de US$ 195 milhões, a iniciativa é a primeira política abrangente de segurança marítima da África Ocidental e Central criada para o combate à pirataria e ao roubo armado. Possuindo 35 embarcações, entre blindados para patrulha costeira e interceptadores rápidos, duas aeronaves para vigilância da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) da Nigéria, três helicópteros para operações de busca e salvamento e quatro veículos aéreos não tripulados, 600 homens compõem a Unidade de Segurança Marítima. A Nigéria também estabeleceu um Centro de Comando e Controle Central em Lagos para coordenar as atividades, que também se comunicará com outros centros de segurança regionais (KARAMPERIDIS, 2022, pp. 20-21).

de treinar e capacitar Marinhas parceiras da costa ocidental africana a cada vez mais conter e reduzir o número de ações piratas na região a números irrelevantes.

Mas julgo que, ainda assim, devamos estar preparados para a possibilidade de sermos afetados e alcançados pela vilania da atividade pirata migrando com origem no outro lado do Atlântico. Para tal, somente uma Marinha forte e crível será o diferencial, sendo capaz de monitorar e proteger as linhas de comunicação marítimas e nossos interesses estratégicos nacionais.

CONCLUSÕES

Como podemos ver, os direitos humanos definitivamente não eram prioridade no passado e, de fato, não eram respeitados nem pelos piratas nem por aqueles que os perseguiam e julgavam. Hoje existe uma realidade muito diferente, mas que se alterou apenas de uma perspectiva: para o ator estatal, na personificação daqueles que trabalham no combate à pirataria. No entanto as violações dos direitos humanos daqueles que atuam como piratas continuam.

E mesmo que tenha havido uma mudança na atuação do Estado, ainda há muito a ser feito na busca do pleno exercício do DIH, especialmente no campo da cooperação internacional. Por um lado, essa cooperação é promovida no setor operacional multilateral pelo confronto por parte das Marinhas e Guardas Costeiras, tanto dos Estados fronteiriços quanto dos que se solidarizam com o problema. Muito disso porque seus governos conseguem enxergar o impacto negativo que podem sofrer se o crime nos mares vier a ficar fora de controle, caso não for mantida a boa ordem no mar.

Por outro lado, a cooperação internacional mostra-se cada vez mais relevante, mas é preciso avançar na adequação do arcabouço judiciário internacional, pois nem todos os Estados podem concordar numa perspectiva quanto à relação entre direito internacional e direito interno. Em cada ordenamento nacional, considera-se que ambos devem constituir um único sistema legal e jurídico e, como consequência, uma norma de direito internacional deve automaticamente tornar-se parte do direito interno e ser obrigatória para ele. Certamente desta forma, as violações dos direitos humanos podem ser encaradas, por todos os Estados envolvidos, como uma afronta à DUDH, fruto de atos bárbaros que ultrajaram a consciência da humanidade.

Após um longo percurso de cooperação internacional, desde as operações unilaterais na costa leste de África e o lançamento da Operação Atalanta, muito se avançou na segurança marítima no Golfo da Guiné, onde agora encontramos Estados com relativa capacidade de garantir o patrulhamento de suas águas, contando também com o apoio político de importantes parceiros estratégicos em nível internacional, além da própria ONU. Mas, certamente, o trabalho ainda não está completo, e a vigilância deve permanecer ativa e alerta, principalmente no que diz respeito à manutenção e garantia dos direitos humanos diante de um crime tão complexo e multifacetado, com vínculos obtusos com organizações terroristas e envolvido pelo emaranhado sociocultural-econômico de uma sociedade em rede em constante mudança. Espera-se que a comunidade internacional continue a acompanhar de perto os Estados que, internamente, deixam a desejar em relação ao DIH, para que possam exercê-lo com maior respaldo legal e moral no que diz respeito à persecução penal de presos acusados de pirataria.

Tendo devidamente em conta as diferenças, não só entre as atividades piratas presentes no Golfo de Aden e no Golfo da Guiné, mas também no estatuto soberano dos Estados envolvidos no continente africano, podemos concluir que o modo multilateral de atuação no combate à pirataria também deve ser diferente, mas precisa sempre se basear na DUDH, nas normas do DIH, assim como na CNUDM e em muitos outros tratados e acordos internacionais. Apesar disso, ainda há necessidade de elaborar e fortalecer as legislações nacionais que permitam a implementação de parcerias públicas ou privadas e acordos internacionais relacionados à segurança da navegação e ao marco legal, em consonância com o DIH.

Na costa oeste da África, especificamente no Golfo da Guiné, encontramos nações limítrofes que se consolidam democraticamente, embora algumas apresentem questionamentos de organismos e agências internacionais a respeito de processos internos, ainda soberanos, e sobretudo com o apoio de membros de organizações de concertação em redes regionais e internacionais, que fornecem capacidade de colaboração e apoio de pares. Essas nações hoje conseguem manter o exercício soberano de suas prerrogativas no estabelecimento de parcerias bilaterais ou multilaterais, públicas e privadas, na capacitação de desenvolvedores e na abordagem multiagencial, com outras nações que têm interesse estratégico na região, como França, Estados Unidos e Brasil, entre outros, por meio de acordos de cooperação em defesa, bem como na esfera judicial e criminal, reforçando a resposta jurídica. Neste ponto, a Zopacas pode se tornar um fator de força e uma nova base para a cooperação internacional no Atlântico Sul, contribuindo para a redução dos índices de pirataria, expulsando a causa da incerteza e insegurança estratégicas e consolidando nosso espaço de paz e segurança regional.

Desta forma, com o aumento da cooperação internacional, podemos continuar a evoluir, em todos os níveis e setores, no combate à pirataria marítima, incrementando níveis de segurança, seja de navios ou plataformas, seja nas águas internacionais ou no mar territorial, além de atender aos requisitos de defesa dos direitos humanos, mantendo ativamente sua soberania sem depender de qualquer tipo de intervenção do CSNU, mas ainda assim sob os auspícios da comunidade internacional.

A cooperação internacional deve ser ferramenta na busca pela redução do poder de organizações criminosas transnacionais

Em última análise, os desafios a serem superados na implacável batalha contra a pirataria são exaustivos e inumeráveis. Atualmente, particularmente e felizmente, na região do Golfo da Guiné, há uma clara percepção e vontade política por parte dos Estados locais, bem como o apoio do CEDEAO, CEEAC e CGG, e também do G7++FoGG, para fortalecer a cooperação de todos os atores envolvidos na busca de resultados concretos. Com base no DIH e nas complexas e possíveis interconexões jurídicas que também permeiam uma sociedade em rede e com o objetivo final de reduzir as ocorrências de forma cooperativa e sustentável, há que se buscar soluções que produzam investigações

isentas e punições justas e humanas de indivíduos ou grupos envolvidos em atividades piratas.

Por fim, a cooperação internacional deve ser encarada como arma e ferramenta de corte na busca pela redução do poder de organizações criminosas transnacionais, fortalecendo e sempre respeitando os direitos humanos. Com tal propósito em mente e mantendo um Poder Naval crível, será possível alcançar resultados concretos em prol da boa ordem no mar e no combate ao antigo mal da pirataria, que hoje permeia águas de nosso entorno estratégico, garantindo os interesses do Estado brasileiro.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Pirataria; Direito; Direito do Mar; Direito Internacional; Direito Internacional Marítimo; Direito Marítimo;
<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Direito do Mar; Direito de Extradição; Direito Internacional;

REFERÊNCIAS

Os interessados em obter as Referências Bibliográficas devem entrar em contato com o autor pelos *e-mails*: joao.batista@marinha.mil.br ou jotabe25mb@gmail.com.br.