



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE DIREITO
DEPARTAMENTO DE DIREITO PRIVADO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

MANOEL ROBERTO FRANCO RAMOS NETO

DIREITO DAS EMBARCAÇÕES AO ARMAMENTO

FORTALEZA

2016

MANOEL ROBERTO FRANCO RAMOS NETO

DIREITO DAS EMBARCAÇÕES AO ARMAMENTO

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito. Área de concentração: Direito Marítimo.

Orientador: Prof. Dr. Regnoberto Marques de Melo Junior.

FORTALEZA

2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

F896d Franco Ramos Neto, Manoel Roberto.

Direito das embarcações ao armamento / Manoel Roberto Franco Ramos Neto. – 2016.
50 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará,
Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2016.

Orientação: Prof. Dr. Regnoberto Marques de Melo Junior.

1. Embarcações armadas. 2. soberania marítima. 3. direito marítimo. 4. porte de armas. I.
Título.

CDD 340

MANOEL ROBERTO FRANCO RAMOS NETO

DIREITO DAS EMBARCAÇÕES AO ARMAMENTO

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito. Área de concentração: Direito Marítimo

Aprovada em ____/____/_____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Regnoberto Marques de Melo Júnior (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. William Marques Paiva
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Mestranda Edwiges Coelho Girão
Universidade Federal do Ceará (UFC)

**Ao Shepard, que, mesmo sem me conhecer,
me motivou a terminar tudo o que comecei.**

RESUMO

Discute-se a adoção de seguranças armados particulares ou de municiação dos marinheiros, buscando a proteção de embarcação. Procura-se estudar as diversas nuances relativas ao problema, bem como as complicações jurídicas, econômicas, diplomáticas e práticas. Analisa-se, por meio de artigos e livros, os casos já ocorridos e as políticas divergentes de países importantes no âmbito global, para dar uma imagem mais fidedigna da realidade. Mostrou-se significativo o benefício de se permitir às embarcações o porte de armas para repelir ataques piratas. Porém, também é interessante ressaltar que esse porte não deve ser feito de qualquer modo, pois deve haver uma fiscalização a fim de não haver danos a terceiros ou diferentes governos. Portanto, é interessante que sejam propostas medidas as quais visem a modificar o cenário atual, concedendo o direito internacional de embarcações mercantes portarem armas. Além disso, esse direito deve ser regulado e fiscalizado para que não ocorram abusos.

Palavras-Chave: Embarcações armadas; soberania marítima; direito marítimo.

ABSTRACT

This study was conducted to debate about the problems concerning the use of private armed security personnel or the arming from maritime workers seeking to protect the vessel. We studied the multiple nuances that occur to the problem as the jurisdictional, economic and diplomatic complications and their practices. We analyzed web articles, news and books to assess what already happened and also studied the political views from important countries around the globe that diverge on the subject giving it a broader view. The results showed significant benefits to those vessels that apply the use of firearms to defend themselves. Although it is interesting to note that the right to carry firearms mustn't be done in any way possible. It is necessary to provide inspection regarding the use so that no harm will be done to third parties or governments. Therefore, it is interesting that new laws be proposed to modify the present state, providing as an international security principle that ships be allowed to carry guns, as long as they are inspected and no harmful actions are being committed.

Key Words: Armed shipping; maritime sovereignty; maritime law.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO -----	7
2 Questões da soberania marítima -----	9
2.1 Soberania sobre o mar -----	12
2.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar -----	14
2.3 Zonas Marítimas -----	16
2.3.1 Mar territorial -----	16
2.3.2 Zona contínua -----	17
2.3.3 Zona econômica exclusiva -----	18
3 Modalidades de armamento -----	21
3.1 Municiamiento dos tripulantes civis -----	22
3.2 Contratação de companhias privadas à bordo -----	24
3.2.1 Responsabilidade das Decisões Tomadas -----	26
3.3 Uso de escolta armada para defesa em embarcações próprias. -----	28
4 Consequências da utilização de armamentos nas embarcações mercantes. -----	33
4.1 Consequências jurídicas -----	34
4.2 Consequências diplomáticas -----	37
4.3 Consequências econômicas -----	39
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS -----	43
REFERÊNCIAS -----	45

INTRODUÇÃO

Este trabalho busca analisar as diversas causas e consequências relativas à adoção de armas de fogo dentro das embarcações mercantes, assim como fora delas em embarcações próprias para proteção.

A temática do direito marítimo se mostrou bastante interessante desde a primeira aula que tive na faculdade. As peculiaridades que são inerentes ao conteúdo de livros e artigos é incrível de ser estudada, e é por isso que busquei escrever meu trabalho de conclusão de curso com o direito marítimo como alicerce fundamental.

Além disso, a própria temática pirata ainda é bem atual, assim como as suas consequências. Os ataques piratas ainda são frequentes? Quais os possíveis danos causados durante esses ataques? Que medidas podem ser tomadas? Estudar a necessidade de poder se proteger das injustas agressões é bastante necessário para continuar corretamente com essa forma de comércio internacional.

Outros fatores importantes são as consequências da adoção desse tipo de proteção. O porte de armas é eficaz? Há algum problema na sua adoção diplomaticamente? Compensa financeiramente a efetivação desse método de segurança?

A metodologia utilizada no trabalho é a de estudo de livros, artigos e convenções. As convenções, embora criadas há décadas, são constantemente atualizadas em diversas ocasiões, mantendo-as relevantes como fonte independentemente do tempo passado. Os artigos e livros foram buscados a partir de 1998, data do retorno da discussão sobre os temas no âmbito internacional.

Os materiais são majoritariamente utilizados para mostrar as diferentes utilidades de cada capítulo. Ainda, nos expositivos, eles servem para dar respaldo aos comentários lá colocados e, nos elucidativos, buscam demonstrar as diferentes conjunturas que podem acarretar as diversas medidas a serem buscadas.

Primeiramente, será abordada a questão da soberania territorial e da jurisdição desses territórios, explicando, de forma inicial, os diferentes tipos de soberania sobre o mar adjacente e as complicações que tais fatores trazem para a adoção do porte de armas nas embarcações.

Procura-se evidenciar a real necessidade da adoção dessa medida protetiva, correlacionando os interesses jurídicos, diplomáticos e econômicos, atendendo aos casos reais e mostrando as suas peculiaridades.

Além disso, será procurado demonstrar os modos possíveis para portar armas, as complicações de somente civis se municiarem e as formas de contratação de seguranças a bordo das embarcações e fora delas, em navios de escolta próprios, analisando as diferenças entre os três modos e as complicações que cada um traz.

Finalmente, são feitos os questionamentos necessários para a mudança dessa realidade e como ela poderia ser resolvida de forma pacífica e harmoniosa para nações, embarcações e demais partes interessadas, bem como sugestões de como a situação, hoje problemática, pode ser solucionada, possibilitando uma abertura para esse método de defesa.

2 Questões da Soberania Marítima

O contexto internacional contemporâneo pauta-se na cooperação entre os diversos países, pois é praticamente impossível uma nação ser bem sucedida no mundo se não buscar fortalecer suas relações com nações vizinhas e estabelecer parcerias com outros países que detêm importância no âmbito mundial. Seja pelo comércio, seja pelas relações diplomáticas amistosas, faz-se necessário o convívio harmonioso entre as diversas nações.

Existem vários benefícios dessa atitude, tais como a venda de excessos produzidos, a compra de materiais escassos ou impossíveis de se obter, a troca de informações, a cooperação entre diversos países para a obtenção de um objetivo em comum, as cooperações militares, dentre outros.

Porém, essas práticas, apesar de necessárias, trazem também prejuízos aos diversos países que as fazem. São exemplos comuns a burocracia advinda de dois ou mais sistemas complexos e diferentes de regência dos países, o enfraquecimento da indústria interna quando posta em competição com o mercado externo, a maior demora para a realização de tarefas que, individualmente, seriam terminadas com maior agilidade e, como tantas mais, o excesso de cuidado ao lidar diplomaticamente com certos aspectos para não ferir a boa-fé e a soberania dos outros países, valendo ressaltar a problemática das fronteiras, a qual, costumeiramente, é tema bastante polêmico, ainda mais quando as nações envolvidas possuem uma rixa histórica que persiste até os dias atuais.

Será exatamente nesse penúltimo ponto que esta monografia fará seu embasamento: o Direito das Embarcações ao Armamento. Ela não depende, somente, do país de onde sai a embarcação; muito mais dependerá dos outros países por onde a mercadoria passar. Tais passagens são denominadas País Porto e País Trajeto, e, no exame do Direito de Embarcações ao Armamento, deve-se sempre considerar a diversidade que cada sistema jurídico possui e que nem todos os existentes são uníssonos em relação às armas de fogo.

Adentrar os diversos mares e oceanos, cada um tendo um pedaço de sua existência soberana a diversos países, traz para os navios uma série de regras a serem seguidas. Muitas delas são em prol das próprias tripulações, das mercadorias e das embarcações, mas outras, por restringirem em demasia, acabam por limitar a atuação destas nos casos de ataques piratas.

É certo que um país deve ter soberania para tecer as regras as quais irão ditar o comportamento em seu território, assim como as leis regentes na sociedade e estudadas pelo Direito. É certo, também, que um país o qual não venha a policiar o cumprimento de suas leis tende a apresentar um território propício àqueles que buscam quebrá-las, como os piratas ou os terroristas.

Tendo isso em mente, é compreensível que os países possuidores de contato com o mar o patrulhem como o fariam em território em terra. Há ações ostensivas que, eventualmente, encontram embarcações que não visam a entrar naquele país, mas que passam, obrigatoriamente, por seu território. Nessas relações curtas, deve-se manter a cordialidade de ambas as partes. Quem está de passagem necessita provar que trata-se apenas de sua rota, e o país do trânsito deve mostrar cortesia na abordagem para preservar a dignidade das interações diplomáticas. Uma abordagem preconceituosa ou invasiva pode acarretar em sérios problemas diplomáticos que devem ser evitados.

O cerne da questão que este trabalho visa a elucidar é o conflito de normas desses três tipos de países: Estados de bandeira, Estados costeiros e Estados do porto. Quando uma embarcação sai de um país onde é lícito ter a bordo uma equipe de proteção municiada com armas de fogo, atravessa fronteiras marítimas e aporta em países nos quais não é permitida a mesma política de armamento, faz-se presente, então, um enorme problema no qual o direito à soberania vai se sobrepor ao direito à segurança da embarcação.

O terceiro artigo da Convenção Internacional de Direitos Humanos dita que toda pessoa tem o direito à vida, liberdade e segurança pessoal¹. Para

¹ Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. 1948. Nova York. Disponível em <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/instrumentos/2decla.htm>> Acesso em 20 de maio de 2016.

uma embarcação que trafegue por águas perigosas, o direito ao armamento é imprescindível para a segurança, tanto da embarcação e das mercadorias, quanto da tripulação que nela trabalha.

Ao mesmo tempo em que se faz necessária a proteção para o trabalho de acordo com os Direitos Humanos, é necessário que haja uma correta abordagem contra os piratas, ou possíveis piratas, durante as ações ofensivas. Um número incerto de somalianos desaparecem desde o aumento do combate à pirataria pelos navios mercantes, e esse sumiço é ligado diretamente à utilização da iniciativa privada de defesa².

No Reino Unido, as companhias que se comprometem a proteger as diversas embarcações necessitam estar de acordo com as novas leis aplicadas pelo Parlamento, aumentando a competência e a legalidade dessas companhias, mas, ao mesmo tempo, piorando os custos. Assim, resulta-se em uma fuga de tais companhias, dispostas a mudarem suas sedes para outros países nos quais as políticas internas para a sua atuação em mar sejam menos custosas³.

Um ponto importante é mencionar a Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar, pois ela é tida como a convenção mais importante já criada para regular as atividades marítimas. Ela foi primeiramente criada em 1914, após o acidente catastrófico do Titanic. Posteriormente à sua criação, teve de ser emendada inúmeras vezes para manter-se atualizada e eficaz.

A Convenção delega ao Estado de bandeira do navio a fiscalização do próprio navio, de modo a averiguar se ele está de acordo com essa convenção.

A Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar propõe melhoramentos técnicos em todas as instâncias do navio, desde a construção até a equipagem, com foco tanto nos utensílios marítimos como nos métodos de combater incêndios que venham a surgir no navio. Ela

² LAWS and Guns. **The Economist**, Privacy and Private Security, 14 de abril de 2012. Disponível em: <<http://www.economist.com/node/21552553>>. Acesso em 16 jun 2016.

³ ECONOMIST, The (Org.). **Laws and guns: Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?**. Disponível em: <<http://www.economist.com/node/21552553>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

apresenta aprimoramentos, como melhor radiocomunicação, barcos salvavidas em quantidade adequada, forma de navegar mais segura para a tripulação, modo de transportar cargas pesadas em nocivas (etiquetando estas a fim de que a tripulação reconheça), regras específicas para navios nucleares e também para navios de alta velocidade e medidas especiais diversas para adquirir segurança e seguridade marítimas.⁴

Essa convenção procura salvaguardar a vida, seja dos passageiros e dos tripulantes, seja, também, daqueles que venham a ter relações com os navios. Quando uma embarcação vem a se relacionar com outra, passiva ou agressivamente, ela fica abordada com o regime dessa convenção, devendo continuar a ser respeitada.

Esse fato complica a atuação do Direito. É mais forte, ou digno de proteção, o direito à soberania ou o direito à vida defendido por esse tratado internacional? A complicação que este tema retrata é o grande centro deste trabalho, o qual será debruçado agora.

2.1 Soberania sobre o Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar é uma das mais importantes convenções para o Direito Marítimo. Os artigos dessa lei possibilitam um melhor estudo dos detalhes sobre os aspectos do Direito das Embarcações ao Armamento.

Em seu artigo 58, fica detalhado que, dentro da Zona de Economia Exclusiva, os navios e as aeronaves que nela adentrarem deverão obedecer as regras e os sistemas políticos do Estado soberano daquela zona⁵. Isso implica em duas consequências muito importantes:

(1) A condição de poder portar armas da saída do país de origem até a chegada ao país de destino pode mudar, pois cada Estado costeiro, do porto

⁴ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. . **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974**: Adoption: 1 November 1974; Entry into force: 25 May 1980. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)>. Acesso em: 13 ago. 2015.

⁵ GENEBRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

ou de bandeira pode possuir diferentes leis para reger o porte de armas das embarcações.

(2) A impossibilidade de portar armas, no caso acima dado, pode vir a se tornar um risco à tripulação e à embarcação.

A distância estipulada por tal convenção é de 200 milhas náuticas⁶, aproximadamente 370 km da costa do Estado costeiro. É possível perceber, então, a vastidão que os navios transeuntes ficam passivos em relação às leis do país soberano da costa.

Outras complicações que podem surgir são as diferenças dentro de um próprio país. Mesmo que essa temática não seja propriamente internacional, ela demonstra a complicação que esta matéria traz para o cotidiano.

Pode-se citar os Estados Unidos da América, onde a sua federação goza de uma maior independência dos Estados em comparação com a federação do Brasil. Isso reflete diretamente na permissão para obter o porte de armas para as embarcações. Enquanto no estado da Flórida⁷ se pode portar armas, o Estado de Colúmbia⁸ não permite a sua concessão tão facilmente e nas mesmas condições, gerando uma crise burocrática dentro do mesmo país⁹.

Levando esse contexto para a temática internacional, países formadores de blocos econômicos que contêm diversas leis de cooperação mútua ainda assim podem divergir sobre o assunto do porte de armas. A União Europeia, por exemplo, não é uníssona em relação a esse tema. Pode-se comparar certos países e suas políticas sobre o porte de armas e as penalidades aplicadas pelo infringimento das leis.

⁶ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (Genebra). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. 1988. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁷ UNITED STATES OF AMERICA. THE FLORIDA SENATE. . **2013 Florida Statutes**. 2013. Disponível em: <<http://flsenate.gov/Laws/Statutes/2013/790.06>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁸ HANDGUNLAW. **Washington DC**. 2014. Disponível em: <<http://handgunlaw.us/states/dc.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁹ AGRANOFF, Craig. **Firearms on the Boat: The Legal Issues Surrounding Carrying Weapons for Defense in International Waters**. 2014. The Huffington Post. Disponível em: <http://www.huffingtonpost.com/craig-agranoff/firearms-on-the-boat-the-_b_5148704.html>. Acesso em: 17 jun. 2016.

Na França, não há um direito de portar armas. O porte é delimitado em leis e regulações de esporte, mas não é um direito do cidadão. Além disso, o porte não legal é punível com 3 anos de prisão e multa¹⁰.

A Alemanha regula de modo parecido ao da França, mas com um teor mais rígido quando for ilicitamente portada. A pena máxima de prisão é de 10 anos, e não é garantido na legislação o direito básico ao porte de armas¹¹.

Os Países Baixos, em contrapartida, são bem mais brandos na punição. O porte ilegal de armas é punível com 9 meses de prisão ou uma multa¹².

Por fim, gostaria de salientar a Polônia, na qual se permite que sejam portadas armas ostensivamente sem uma prévia permissão do governo. Porém, a aquisição delas ainda é resguardada por lei.

Com isso, conclui-se que há divergência entre a aplicação da lei e as diferentes penalidades que são sancionadas àqueles que não carregam armas legalmente, podendo variarem as penas de aprisionamento a multas.

2.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi criada em 1982¹³. A sua criação tornou-se necessária após sucessivas alterações na constituição internacional da utilização de navios, para reger de modo mais incisivo os territórios marítimos, incluindo os navios que por eles trafegam.

Essa convenção veio reforçar as decisões tomadas em 1958 e 1960, na Conferência nas Nações Unidas sobre o Direito do Mar, e trazer novos

¹⁰ Alpers, Philip, Amélie Rossetti and Leonardo Goi. 2016. *France — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 20 June. Accessed 27 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/france>

¹¹ Alpers, Philip and Marcus Wilson. 2016. *Germany — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 20 June. Accessed 27 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/germany>

¹² Alpers, Philip and Marcus Wilson. 2016. *Netherlands — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 20 June. Accessed 27 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/netherlands>

¹³ NATIONS, United. **United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982**. 2013. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>. Acesso em: 17 jun. 2016.

conceitos a serem adotados. Tem-se, então, uma das mais importantes convenções referentes ao tema em questão¹⁴.

Tendo isso em vista, o artigo 19 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar traz as diversas configurações acerca do que seria uma passagem não pacífica sobre o território da zona econômica exclusiva, que seriam, dentre as diversas: uso de força para subjugar a soberania do país, exercícios militares, coleta de informações das defesas do país, lançamento ou aterrissagem de embarcações, aviões ou objetos militares nas embarcações e qualquer ato que busque impedir as comunicações do país¹⁵.

Pode-se perceber, por esse artigo, o que é tido como prejudicial para o país e o que deve ser temido pelas embarcações para não se tornarem inimigas perante a convenção. Como são todos expressos nesse rol taxativo, e algumas das situações ficam abrangentes, torna-se difícil discernir perfeitamente o que é e o que não é legal.

Porém, mesmo com esses problemas, é possível perceber que o simples municiamento da embarcação, sem ter como motivação a subjugação do país transitório, não fere os pontos apontados pelo artigo 19 dessa Convenção.

Adiante, está contido, no artigo 39 do mesmo tratado, os deveres de navios e aeronaves que desejam fazer o tráfego nas águas territoriais de outros países. Dentre os diversos, cabe destacar: a abstenção de utilizar qualquer ameaça ou uso de força contra a soberania, integridade territorial ou independência política dos Estados costeiros e qualquer outra forma que venha a desrespeitar a Carta das Nações Unidas.

Pode-se ressaltar que não há expressamente escrito na convenção qualquer proibição ao municiamento das embarcações mercantes, tornando a possibilidade de permitir essa conduta mais fácil de se atingir. Requer-se

¹⁴ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

¹⁵ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

ainda muita cooperação internacional, procurando sempre conciliar os interesses das diversas nações costeiras com os interesses dos mercadores.

2.3 Zonas marítimas

As diferentes zonas marítimas são abordadas dentro da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Mar territorial, zona contínua, zona econômica exclusiva e mar aberto são todas formas distintas da zona marítima que se encontram delimitadas nessa convenção¹⁶.

Faz-se necessário o estudo de três zonas nessa conferência dispostas para salientar a temática deste trabalho.

2.3.1 Mar territorial

O mar territorial começa na linha da maré baixa e pode se estender até 12 milhas náuticas¹⁷. Nele, temos as maiores complicações sobre a temática deste trabalho, pois é sobre o seu território que recaem as leis do estado costeiro sobre o porte de arma. As leis que regem o seu território terrestre são de igual modo aplicadas no mar territorial, rendendo as embarcações sujeitas as leis do porte de armas.

O artigo 19¹⁸ dessa convenção traz as medidas mais pertinentes sobre a condição de passagem inocente. A embarcação será considerada inocente quando não ocorrer nenhuma das seguintes condutas:

- Utilizar-se de força ou ameaça contra a soberania, integridade territorial ou política ou qualquer outro modo que seja considerado prejudicial de acordo com essa convenção.

¹⁶ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

¹⁷ RAVIN, Mom. **LAW OF THE SEA: MARITIME BOUNDARIES AND DISPUTE SETTLEMENT MECHANISMS**. 2005. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/nippon/uniff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/mom_0506_cambodia.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2016.

¹⁸ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

- Utilizar armas de qualquer modo.
[...]
- Qualquer outra atividade que não seja diretamente relacionada à passagem.

Adiante, temos ainda, nos artigos 27 e 28 da mesma convenção, a delimitação da jurisdição a que os navios estarão sujeitos ao adentrarem o mar territorial.

O artigo 27 traz a jurisdição penal, no qual delimita que o estado costeiro terá sua legislação adotada em seu mar territorial, podendo ele abordar, fiscalizar e prender aqueles que estejam praticando atos considerados ofensivos de acordo com seus mandamentos jurídicos.¹⁹

A jurisdição civil está compreendida no artigo 28. Lá se encontra descrito que o estado costeiro não poderá parar ou desviar a embarcação que possua a bordo um indivíduo que deva ser preso civilmente²⁰.

Portanto, o mar territorial contribui como se parte do continente fosse, tendo as suas mesmas leis e regras do estado costeiro. As diversas embarcações que em seu território marítimo adentrar devem respeitá-las, sendo passíveis de abordagem pelo poder de polícia local e de serem processadas de acordo com as leis.

2.3.2 Zona contínua

A zona contínua está compreendida na seção 4 da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Em seu artigo 33, ele delimita que a zona contínua não deve se estender por mais de 24 milhas náuticas (44,4 quilômetros), e a sua principal característica é a defesa dos interesses jurídicos do estado costeiro.

¹⁹ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

²⁰ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

Para evitar ter seu regimento jurídico ferido, o estado costeiro tem a mesma distância do mar territorial para exercer seu poder de polícia, podendo exercer todo o controle necessário para alcançar esse fim.

O artigo 33, em seu parágrafo primeiro, da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar traz as facetas que se buscam proteger. Poderá o estado costeiro tomar as medidas necessárias para evitar que sejam infringidas as diretrizes alfandegárias, fiscais, imigratórias e sanitárias e as demais leis e regras dentro do território e do mar territorial, além de punir qualquer infração das leis e regras delimitadas pelo país da costa²¹.

2.3.3 Zona Econômica Exclusiva.

A Zona Econômica Exclusiva está compreendida na parte V da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Especificamente a partir do artigo 55, no qual ele define que tal zona se encontra após a zona do mar territorial, este que se estende até 12 milhas náuticas (22,2 quilômetros). A extensão da Zona Econômica Exclusiva vai até 200 milhas náuticas, equivalente a aproximadamente 370 quilômetros²².

A parte V dessa conferência ainda ensina que o Estado costeiro tem a soberania para explorar os recursos naturais, vivos ou não, tanto nas águas da superfície como até além do solo do mar, adentrando no subsolo marítimo²³.

Também terá esse Estado costeiro a jurisdição sobre essa faixa territorial no que tange à instalação e ao uso de ilhas artificiais, à pesquisa marinha, à proteção e à preservação do meio ambiente marinho, como

²¹ GENEBRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

²² United Nations. **United Nations Convention on the Law of the Sea: Exclusive Economic Zone**. 1988. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>. Acesso em: 17 jun. 2016.

²³ United Nations. **United Nations Convention on the Law of the Sea: Exclusive Economic Zone**. 1988. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>. Acesso em: 17 jun. 2016.

também aos demais direitos e deveres estabelecidos na Convenção que serão aplicadas nessa faixa territorial²⁴.

A própria conferência dá as diretrizes para solucionar conflitos que venham a surgir da não adoção das regras dispostas, os quais serão resolvidos na base da equidade, admitindo as perspectivas e os interesses diversos entre as partes atuantes no caso em tela, bem como os interesses da comunidade internacional como um todo²⁵.

O artigo 73 dessa convenção traz luz para a problemática do policiamento e da criação e aplicação das leis para a zona de economia exclusiva. Nele, delimita-se que o Estado costeiro tem o direito de explorar a economia advinda dessa área, assim como tem o dever de proteger a fauna e a flora do meio ambiente aquático. É ainda seu direito abordar, investigar, inspecionar e apreender as embarcações que venham a ferir as leis dessa conferência, como também as leis criadas pelo Estado costeiro²⁶.

As embarcações que forem apreendidas serão liberadas quando forem impostas medidas de segurança que sejam suficientes para prevenir a ação danosa que esses países estavam realizando, e a apreensão da tripulação ou da embarcação deverá ser imediatamente noticiada ao Estado de bandeira, informando sobre as normas infringidas, a ação tomada para parar essa conduta e as penas impostas.

Há um dever de manter-se dentro da legalidade com relação às regras impostas pelos Estados costeiros, dos portos ou de bandeira, para evitar maiores complicações. Como será visto posteriormente, a efetivação de um direito ao armamento é algo bastante complicado, tendo em vista que não há,

²⁴ United Nations. **United Nations Convention on the Law of the Sea: Exclusive Economic Zone.** 1988. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>. Acesso em: 17 jun. 2016.

²⁵ United Nations. **United Nations Convention on the Law of the Sea: Exclusive Economic Zone.** 1988. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>. Acesso em: 17 jun. 2016.

²⁶ United Nations. **United Nations Convention on the Law of the Sea: Exclusive Economic Zone.** 1988. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>. Acesso em: 17 jun. 2016.

ainda, consenso sobre a possibilidade de adotar diversas medidas de municiação de embarcações mercantis para se defenderem.

Tendo isso em vista, o segundo ponto desta monografia, na qual será destacado o que ocorre na realidade, buscando em diversas fontes as consequências da abertura ou não dessa possibilidade de armamento.

3 Modalidades de armamento

As possibilidades de defesa contra ataques piratas são várias, havendo modos pacíficos e violentos. Dentre os pacíficos, estão as recomendações de uso de mangueiras extintoras de incêndios, para afundar as lanchas dos piratas com o excesso de água, e o aumento da velocidade dos navios, criando ondas altas demais para que possam ser trespasadas por pequenas embarcações sem o risco de virá-las²⁷.

Os modos violentos são majoritariamente o uso de armas de fogo. Estas vão variar de acordo com quem as utilizará em sua defesa. Militares têm, em sua maioria, maiores permissões para carregar armamento de alto calibre, pois têm as mesmas permissões que os militares em seu país de origem, o que dependerá da política de cada Estado de bandeira.

Além disso, pode-se armar a própria tripulação de civis ou contratar companhias de segurança privada para atuar dentro do navio ou fora dele em embarcações próprias.

Independente do modo como será feita a defesa da embarcação, terá ela consequências da medida adotada, sejam problemas de soberania, como vistos anteriormente, sejam de economia e de diplomacia, que serão discutidos melhor posteriormente.

A não utilização de armas de fogo pode implicar diferentes situações que são bastante prejudiciais para as empresas e os armadores de navios – processos civis contra eles, por exemplo, por não providenciarem um ambiente seguro para o ambiente de trabalho. O famoso caso do Maersk Alabama, que tinha como capitão Richard Phillips, mais conhecido como Captain Phillips, teve uma grande repercussão no ambiente marítimo de trabalho.

É relatado que, antes de a abordagem pirata ocorrer, a tripulação do navio Maersk Alabama havia requerido um time de seguranças armados para proteger a embarcação, ou a possibilidade de portarem armas ao passarem pela região perto do Golfo de Áden. Entretanto, foi recusada pela Maersk a

²⁷ MARINE LOG. **Armed guards deter pirates in two incidents**. 2013. Disponível em: <http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=5958:armed-guards-deter-pirates-in-two-incidents&Itemid=230>. Acesso em: 17 jun. 2016.

concessão desses pedidos. Posteriormente o navio foi abordado, e oito dos tripulantes que lá sofreram os ataques entraram com processos civis contra a empresa por quebra do Tratado de Jones e por inavegabilidade²⁸.

3.1 Municciamento dos tripulantes civis

O municciamento dos tripulantes civis deve ser feito somente em extrema necessidade e com a falta total de outras opções, tendo em vista que isso pode acarretar mais problemas que soluções. Isso se dá devido ao fato de o simples emprego de armas não transformar um contingente de pessoas inaptas a utilizá-las corretamente em perfeitos defensores contra as investidas violentas de piratas ou terroristas feitas contra as embarcações.

Podem-se destacar dois pontos importantes no prejuízo da adoção dessa tática: o escalonamento da agressão e a falta de treinamento do contingente.

O primeiro destaca a situação na qual a embarcação esteja em real perigo, e seja necessário o combate. A tripulação passa a revidar os ataques dos piratas, os quais, percebendo o seu alvo como portadores de armas, não mais utilizam uma abordagem mais contida, e sim uma de violência ostensiva. Exemplo desse caso foi o do cruzeiro Seaborn Spirit.

O Seaborn Spirit se trata de um cruzeiro o qual fazia a sua rota final buscando o porto de Mombaça, no Quênia. Por volta de 5:30 da manhã sofreu uma tentativa de abordagem pirata. A tripulação treinada acionou um dispositivo LRAD (sigla inglesa para dispositivo acústico de longo alcance), uma arma não letal que busca atordoar os piratas. Já estes possuíam lançadores de granadas e metralhadoras; porém, mesmo com esse aparato, não conseguiram abordar o navio. Posteriormente, desistiram do ataque, permitindo que a tripulação retornasse à calma. Somente um tripulante foi ferido²⁹ devido à troca de tiros entre os dois polos.

²⁸ THE MARITIME EXECUTIVE. Fighting fire with fire. **The Maritime Executive**, [S.l.], 15 Nov. 2011. Disponível em: <<http://www.maritime-executive.com/article/fighting-fire-with-fire-the-debate-over-arming-merchant-vessels>>. Acesso em: 05 jul. 2015.

²⁹ PAIN, John. Ship blasted pirates with sonic weapon. **The Washington Post**, Miami, 07 Nov. 2005. Disponível em: <<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2005/11/07/AR2005110701264.html>>. Acesso em: 05 jul. 2015.

É certo que o navio em questão não utilizou arma de fogo contra os agressores, mas o fato de tentar se defender fez os piratas agirem com maior agressividade, o que poderia ter sido mais grave caso tivessem atingido um setor essencial do navio com o propulsor de granadas.

Como os piratas não mais iniciam seus ataques saindo de suas bases costeiras, e sim de embarcações-base³⁰ localizadas no meio dos oceanos, é comum eles, em uma primeira abordagem, acessarem o contingente e as defesas das embarcações. Tendo isso feito, eles podem se agrupar novamente e irem para o segundo confronto mais preparados para agir de acordo com a situação.

A outra problemática é a da falta de treinamento do contingente humano³¹. Utilizar uma arma adequadamente requer treinamento, e a simples compra dos armamentos necessários para municiar uma embarcação não provê expertise na utilização das armas.

Conjugar esse problema com o anterior cria o cenário mais catastrófico para a tripulação da embarcação. Várias armas sendo utilizadas contra os piratas torna o ataque destes mais agressivo. A falta de experiência não previne a entrada dos piratas que utilizam suas armas mais violentamente, o que poderá causar mais mortes ao final do confronto.

Para uma utilização mais eficaz e segura dessa forma de armamento, sugere-se que a tripulação, antes de sair do Estado portuário, frequente treinamentos para a correta utilização de armas de fogo, bem como que sejam submetidos a testes psicológicos para que tenham bons resultados em situações de extremo estresse. Treinando e ensinando a tripulação a utilizar as armas de fogo poderá diminuir as consequências prejudiciais de se adotar essa medida, e, também, impedirá os processos de serem conduzidos pela quebra contratual de ambiente seguro de trabalho ou pelas condições

³⁰ RICE, Xan. US navy captures Somali pirates' mother ship. **The Guardian**, Nairobi, 01 Apr. 2010. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2010/apr/01/us-navy-captures-pirate-ship>>. Acesso em: 05 jul. 2015.

³¹ MARITIME EXECUTIVE. **Fighting Fire With Fire: The Debate Over Arming Merchant Vessels**: As pirate attacks mount, armed security teams can protect you in more ways than one.. 2011. Disponível em: <<http://www.maritime-executive.com/article/fighting-fire-with-fire-the-debate-over-arming-merchant-vessels>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

impropícias de inavegabilidade causadas pela falta de roteção em áreas de risco³².

Considerando o acima descrito, será visto então a adoção de empresas de proteção privadas a seguir.

3.2 Contratação de companhias privadas a bordo

A contratação de companhias de segurança armada tem se provado uma alternativa para a solução do problema. Ela busca proteger a tripulação e a embarcação e não depende da utilização inadequada por parte dos tripulantes não treinados.

Por serem empresas especializadas em segurança, os profissionais responsáveis pelo serviço são experientes no uso da arma de fogo, anulando, assim, os eventuais problemas de falta de expertise dos tripulantes. Porém, há nesse fundamento um problema a ser discutido.

Os dispositivos contratuais assinados pelos donos das embarcações, costumeiramente, abdicam ao comando sobre quando haverá disparos se alguma ameaça for detectada. Toda a ação será tomada e carregada pela equipe de segurança que lá estiver presente, deixando o mestre do navio, seu capitão, impossibilitado de reverter certas situações³³.

Ainda neste artigo, a preocupação primária dos donos de navios não é mais a de se será necessário o uso da segurança privada, e sim de como utilizá-la de modo seguro, sem que haja desfalque na segurança da tripulação, na credibilidade da empresa e na contabilidade³⁴.

Além disso, em 2011, a Câmara de Comércio Internacional mudou seu posicionamento quanto à segurança armada de navios, tendo como

³² MARITIME EXECUTIVE. **Fighting Fire With Fire: The Debate Over Arming Merchant Vessels:** As pirate attacks mount, armed security teams can protect you in more ways than one.. 2011. Disponível em: <<http://www.maritime-executive.com/article/fighting-fire-with-fire-the-debate-over-arming-merchant-vessels>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

³³ INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS.** 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

³⁴ INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS.** 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

consequência o aumento drástico da contratação de empresas armadas para fazer a defesa das embarcações. Um dos pontos mais relevantes a ser notado é o do montante de embarcações sequestradas por piratas protegidas rotegadas por essas empresas a bordo, que é zero³⁵.

Na mesma publicação, pode-se ainda ver outro lado importante que se contraria às questões acima assinaladas. A possibilidade de escalonamento das medidas tomadas para defesa, com a possibilidade de os ataques serem mais fortes do que os já utilizados³⁶.

Uma consequência prejudicial da liberação do uso de seguranças armados é a de excesso de demanda para pouca oferta qualificada. Enquanto somente algumas empresas têm se responsabilizado a se manter pelas diretrizes das mesmas companhias que atuam em terra, outras, para suprir a falta, estão atuando sem essas conformidades concluídas³⁷.

Tal fenômeno pode provocar, caso um eventual ataque pirata venha a ocorrer, uma maior possibilidade de causar ferimentos ou acidentes, tendo em vista que a mão de obra contratada não será perfeitamente regularizada. Deve-se, portanto, manter alto o nível de segurança qualificada para responder à demanda necessitada³⁸. Faz-se necessária a adoção dessas empresas nas faixas de alto risco para as embarcações e, também, a correta utilização destas.

Um exemplo da necessidade de se proteger as embarcações é o que os armadores suíços têm feito. A Suíça recusou participar da operação

³⁵ INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS**. 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

³⁶ INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS**. 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

³⁷ INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS**. 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

³⁸ INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS**. 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

Atalanta³⁹, mas não impediu que seus armadores particulares contratassem essas empresas de segurança privada para prover a proteção necessária ao adentrarem nas diversas zonas de risco⁴⁰.

É certo que os países sem a chance de se armarem costumam andar em comboios maiores para se tornarem alvos mais difíceis para os piratas⁴¹, mas não é sempre que estes comboios vão para os mesmos destinos, e é justamente nessas rotas em que os navios se destacam dos comboios que os piratas realizam os seus ataques, de modo que as embarcações passam a ter a necessidade de se defenderem utilizando essas companhias.

Um contraponto importante da adoção desse tipo de defesa é o da responsabilidade, que será aprofundado em seguida.

3.2.1 Responsabilidade das Decisões Tomadas

Muitas das empresas requerem a aceitação de cláusulas contratuais que dão aos seguranças privados o poder de decisão em casos necessários. Porém, isso vai de encontro aos preceitos presentes na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a qual informa que a decisão final cabe ao Mestre do navio, não importando as condições da companhia, do armador ou do fretador⁴².

A decisão final do capitão do navio foi sempre tida como a principal, pois é ele quem tem o maior conhecimento sobre a situação e é nele que pesam as responsabilidades das condutas tomadas. A possível atuação de

³⁹ UNITED KINGDOM, European Union External Action. **Mission**. 2016. Disponível em: <<http://eunavfor.eu/mission>>. Acesso em: 17 jun. 2016

⁴⁰ SWISS INFO. **Armed guards protect Swiss ships from pirates**: Swiss shipping operators have confirmed that they have been employing armed security personnel to guard their vessels from pirate attacks in hot spots around Somalia and the Gulf of Aden.. 2012. Disponível em: <http://www.swissinfo.ch/eng/punishing-pirates_armed-guards-protect-swiss-ships-from-pirates/33343846>. Acesso em: 17 jun. 2016

⁴¹ WITHERBY SEAMANSHIP (Edinburgh). **Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy**: Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators and Masters of Ships Transiting the High Risk Area. 2011. Witherby Publishing Group Ltd. Disponível em: <http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?svrsn=0>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁴² INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS**. 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

equipe armada a bordo do navio, podendo ela agir sem o consentimento do capitão, mostra-se como um problema a ser resolvido para a correta utilização do serviço. Uma analogia pode ser feita no que diz respeito à entrada de mercadorias no navio. Se o capitão as recebe sem perceber que ocorreria algum problema, ele tem o dever de não aceitar tal mercadoria, sob o risco de ser responsável pelos danos⁴³ que venham a ocorrer.

A utilização da linha de comando é um conceito que deve ser estudado a fundo. Caso seja necessário o uso de força letal pela segurança armada, deve ser o capitão responsabilizado se ele mesmo não deu a ordem? E se, durante o combate, houver danos à embarcação ou tripulantes feridos ou mortos, estará ele diretamente responsável por todas essas consequências que ele não expressamente autorizou?

Pode-se notar a extrema importância que é o estudo da violação dos Direitos Humanos na comunidade global atualmente. Ter a possibilidade de trabalhar de forma segura é um dos direitos salvaguardados, e, ao mesmo tempo, é o direito à vida daqueles que não estão praticando violência injusta. Como os seguranças contratados possuem, ocasionalmente, autoridade para tomar suas próprias decisões, podem ocorrer graves crimes.

Um exemplo é o ocorrido na costa da Somália, no qual os seguranças privados mataram os piratas atacantes do navio MV Almezaam do Panamá⁴⁴. A morte de piratas não é algo inédito, mas essa foi a primeira vez, nos tempos atuais, que ela ocorreu devido a uma ação de defesa contratada privativamente. No caso em tela, não houve investigação sobre o uso de armas de fogo pelos defensores, e ele foi fechado.

No caso acima, a utilização das armas foi condizente com a situação, pois eles sofreram o ataque e revidaram, matando um dos piratas.

⁴³ INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS**. 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁴⁴ BBC NEWS (England). **Pirate' dies as ship's guards repel attack off Somalia: A suspected pirate has been shot dead as private guards repelled an attack on a cargo ship off Somalia, in what may have been the first such incident..** 2010. Disponível em: <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8584604.stm>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

Protegeram a tripulação, o navio e as mercadorias. Porém, nem sempre as escolhas são as corretas, como se pode ver a seguir.

Em 2012, na costa de Kerala, na Índia, dois marinheiros confundiram uma embarcação pesqueira com piratas e efetuaram disparos, resultando na morte de dois pescadores indianos. Com esse erro, os dois foram presos na Índia e aguardam ainda a audição com a Suprema Corte sobre o veredicto da ação, tendo previsão de término para dezembro de 2018⁴⁵.

O uso dessas companhias é bastante proveitoso quando se pensa na relação econômica, devido à proteção oferecida à embarcação e às mercadorias, pois o sequestro realizado por piratas atrasa as embarcações por mantê-las paradas à espera do pagamento do resgate, que costuma custar em torno de 5 milhões de dólares⁴⁶.

Também é pela proteção da tripulação, evitando, como dito anteriormente, os processos civis por negligência do empregador. Entretanto, tornam-se prejudiciais quando violam os direitos humanos, como foi discutido no caso dos marinheiros italianos que mataram dois pescadores indianos por os confundirem com possíveis piratas que atacantes da embarcação.

A utilização desse modo de proteção deve ser feita com resguarda devido a essa última possibilidade e ao problema da utilização de armas nas embarcações não autorizadas pelas leis dos países costeiros.

3.3 Uso de escolta armada para defesa em embarcações próprias.

Uma interessante saída para o dilema a respeito de sobre quem cairia a responsabilidade das decisões tomadas pelo capitão seria a contratação de uma embarcação armada para realizar a escolta do navio mercante. Com o

⁴⁵ ALL INDIA (New Dehli). **Supreme Court Agrees To Hear Marine Salvatore Girones's Plea To Go To Italy.** Press Trust of India. Disponível em: <<http://www.ndtv.com/india-news/supreme-court-agrees-to-hear-marine-salvatore-girones-plea-to-go-to-italy-1409062>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁴⁶ DONOHUE, William A.; PUGH, Franziska; SABRIE, Sharmaake. **Pirate Ransom Negotiations: Resolving the Paradoxes of Extortionate Transactions with Somali Pirates.** 2014. Piracy-studies.org. Disponível em: <<http://piracy-studies.org/ransom-negotiations-how-to-resolve-the-paradoxes-of-extortionate-transactions-with-somali-pirates/>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

advento de um novo capitão, as decisões tomadas por ele não seriam repassadas ao capitão da embarcação mercante.

Porém, a comunidade internacional está dividida sobre a legalidade de se ter uma embarcação armada escoltando os navios mercantes. O porquê dessa divisão é a definição de escolta armada. Elas seriam compostas de embarcações tripuladas por civis funcionários de uma empresa de segurança privada. Entretanto, de acordo com a Convenção Internacional sobre o Direito do Mar, somente navios de guerra devidamente assinalados a países gozam do direito de apreender piratas e realizar as patrulhas⁴⁷.

Com isso em mente, pode-se retornar à problemática da utilização desses meios. Como são privados, armados e não são navios de guerra, seriam eles considerados piratas? Esta é uma questão de suma importância para a definição de meios para a defesa de ataques piratas. A possibilidade de os navios mercantes não precisarem portar armas os tornaria livres de quaisquer encargos referentes aos eventuais problemas de soberania, que são muito comuns atualmente.

Deve-se ressaltar que o artigo 19 da Convenção Internacional sobre o Direito do Mar, já mencionado anteriormente, com relação às formas de uso das armas de fogo, retrata a prática como o exercício de treinamento, enquanto a utilização é o devido uso em uma situação real⁴⁸. Desse modo, informa que é prejudicial para a paz, a ordem e a segurança das áreas costeiras a passagem de navios que tenham aderido à prática ou à utilização de armas de qualquer tipo.

A Organização Marítima Internacional publicou um acordo provisório ressaltando certas condições para a utilização das empresas de segurança privadas.

⁴⁷ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁴⁸ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

Nesse acordo, especificamente em seu anexo, estão contidas diversas diretrizes para a correta utilização e regulamentação provisória que as empresas e as embarcações podem ter para a contratação dessas empresas. Pode-se citar o ponto 1.2 do referido anexo, no qual se afirma: a decisão, em mar aberto, recai sobre o país bandeira do navio. É certo que vários países que trafegam em áreas de alto risco têm interesse de adotar tais medidas, mas não há unanimidade⁴⁹.

Porém, para que as empresas devam se manter de acordo com as diversas conformidades dos diferentes sistemas e países existentes no trânsito de saída ao de chegada, elas devem se fazer presentes nessas ordenações jurídicas, registrando-se nos diversos países suficientes: País Bandeira, País Destino e os países do trânsito⁵⁰.

A necessidade desse tratamento é para a correta utilização dessa vertente do direito ao armamento. Se todas as empresas seguirem as diretrizes, elas terão uma maior aceitação perante os diferentes Estados, pois serão todas regularizadas. A regularização traz uma maior credibilidade por seguirem regras funcionais; assim, os países poderão ver como algo organizado que não irá prejudicá-los, e sim que fortalecerá o combate à pirataria.

Outro ponto que pode ser utilizado como poder de barganha é a conquista pouco a pouco de países que passem a regularizar e permitir a entrada e a utilização dessas companhias. A OMI, em suas resoluções e em seus tratados, possui uma cláusula bastante peculiar. Os tratados confeccionados por esse órgão são aprovados pelos países membros, como normalmente os tratados são, mas, quanto às emendas a eles feitas, estas

⁴⁹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (London). **INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA.** 2012. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1443.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁵⁰ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (London). **INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA.** 2012. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1443.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

têm uma data para entrar em vigor. Enquanto várias emendas só surtem efeito após a assinatura de uma certa quantidade de países membros, para a OMI, quem não se recusar até uma certa data é considerado um país favorável à emenda, dando maior velocidade e celeridade ao processo⁵¹ do que normalmente ocorre.

Isso traz uma possibilidade bem impactante quanto ao tema em questão, pois se vários países passarem a adotar e a gerenciar as medidas necessárias para a atuação das empresas de segurança privadas, uma posterior emenda ao tratado da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁵² teria a sua vigência mais rapidamente concretizada devido a esse modo de aceite tático, conseqüentemente trazendo segurança ao mar.

Há ainda a possibilidade de utilizar um outro modo de escolta armada que não seja a de companhias privadas: o uso de militares do país bandeira nas embarcações. É possível o emprego desse regimento de militares nos navios que passem por locais perigosos. A sua utilização é complicada devido à necessidade de consenso entre os donos das embarcações, capitães e as empresas com o governo do Estado de bandeira⁵³.

Essa possibilidade é interessante quando vista pela comunidade internacional, pois os militares utilizados nas defesas das embarcações gozam de treinamento, de respaldo da instituição e de mais fácil responsabilização por qualquer erro que possa vir da sua atuação. Afinal, sua conduta é sempre hierarquizada, de modo que as ações possíveis já são dadas pelos superiores hierárquicos. Isso concede à situação um maior prestígio, pois, quando os militares tomam qualquer medida, ela é

⁵¹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (London). **Introduction:** Adopting a convention, Entry into force, Accession, Amendment, Enforcement, Tacit acceptance procedure. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁵² GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea.** 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁵³ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (London). **INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA.** 2012. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1443.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

diretamente ligada ao Estado de bandeira, facilitando também qualquer ação de responsabilidade que possa vir a ocorrer.

A utilização dos militares em embarcações mercantes é bem vista pela recomendação 1333 da Organização Marítima Internacional, contanto que ela seja bem explicada para todas as partes do processo: capitão, tripulação, empresas e armadores⁵⁴.

Porém, em termos de políticas econômicas dos países, é desaconselhável a utilização de militares para patrulhar todos os navios mercantes, tendo em vista que, atualmente, o custo de se manter um grande contingente de militares treinados e equipados, em época de paz, é uma atitude muito custosa para diversos países⁵⁵. Ainda, se utilizado o contingente de reserva, ele não seria suficiente para tripular as diversas embarcações necessitadas de sua utilização, e os custos da folha de pagamento seriam excessivos.

⁵⁴ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (London). **INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA**. 2012.

Disponível em:

<<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1443.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁵⁵ RAWLEY, Chris. **Arming Merchant Ships And Naval Auxiliaries**, London 2016. Disponível em: < <http://www.maritime-executive.com/editorials/arming-merchant-ships-and-naval-auxiliaries>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

4 Consequências da Utilização de Armamentos nas Embarcações Mercantes

As consequências da utilização de armamentos nas embarcações mercantes são várias, complexas e muito abrangentes. Podem-se destacar as três mais importantes para este estudo: as jurídicas, as diplomáticas e as econômicas.

É de conhecimento geral que infringir as leis existentes desencadeia as consequências jurídicas. É o modo que os Estados adotaram para manter o controle sobre a sua população e sobre os visitantes. Portanto, é claro que, ao ir de encontro às normas de um determinado país, os infratores sofrerão sanções jurídicas.

No direito marítimo, como visto já previamente, adotam-se medidas específicas para cada região do mar. Como não se tem interesse na zona de legislação internacional, e sim nas sujeitas a um Estado, deve-se ater às zonas contínuas e aos mares territoriais, de até 44,4 km de distância das costas em maré baixa⁵⁶. Partindo desse pressuposto, pode-se adentrar no cerne da questão.

Tomando como exemplo um cargueiro chinês que saia de Macao e vá para Mumbai, na Índia, ele irá passar por vários países, como Vietnã, Malásia, Singapura, Indonésia, Sri Lanka e Índia. Com isso, por todo esse trajeto, terá ele de obedecer às suas leis.

É de uma complexidade enorme ter de analisar todos esses sistemas jurídicos, e ainda preparar a embarcação para estar navegável, tornando inviável para o capitão participar dessa tarefa. Deverá ele, então, tomar uma decisão: ir pelo lado seguro juridicamente, mas perigoso de fato, ou proteger-se com armas, devido ao fato de estar navegando por áreas de alto risco, e estar passivo de sofrer as sanções jurídicas desses diversos países enquanto por suas águas navega?

Essa questão não é fácil de ser resolvida, pois diz respeito a vários problemas logísticos. Ter os países uma abrangência tão grande quanto ao

⁵⁶ NOAA OFFICE OF GENERAL (Nel Delhi). **Maritime Zones and Boundaries**, 2011. Disponível em: < http://www.gc.noaa.gov/gcil_maritime.html >. Acesso em: 17 jun. 2016.

território marítimo impossibilita a navegabilidade por áreas neutras internacionais, e, mesmo que houvesse a possibilidade, aumentaria os custos das navegações, por aumentar o tempo necessário para a travessia, causando atraso nas entregas.

Como o capitão tem o dever de tornar a sua embarcação navegável, e a navegabilidade não se refere somente à capacidade de uma embarcação flutuar e chegar ao seu destino, deve ele também zelar por toda a tripulação e sua saúde.

A proteção contra possíveis ataques piratas é um dos quesitos atuais para navegabilidade, pois os marinheiros não podem expor sua vida a risco sem que seus empregadores tenham provido o mínimo necessário de proteção para o exercício de suas profissões.

A decisão em cada situação cabe a cada capitão de sua embarcação. Para aqueles que escolherem o caminho do armamento, resta saber quais as consequências da adoção dessa medida de proteção ao navegar por diferentes territórios.

Exímio seria o esforço de compilar todas as leis sobre o porte de arma de todos os países costeiros do mundo. Para os devidos fins deste estudo, serão citadas as posições de países que são antagônicas e daqueles que são rotas comerciais.

4.1 Consequências jurídicas

Para os Estados Unidos da América, o porte de arma varia de Estado para Estado, complicando a análise, mas as leis federais restringem, em síntese, a venda a vendedores com licença federal e destinadas a pessoas maiores de 18 anos, sem doenças mentais e não caracterizados como militares exonerados por desonra. Já as sanções em seu território variam de simples multa à prisão do capitão da embarcação.

O Canadá possui uma abordagem similar de seu país vizinho; todos que desejam adquirir armas devem obter uma licença, ter mais de 18 anos, fazer um curso de segurança pública e ter uma avaliação dos antecedentes

criminais⁵⁷. Suas sanções criminais variam de multa a um período de encarceramento de até 5 anos⁵⁸.

Há, na legislação canadense, a possibilidade de prisão de até 10 anos⁵⁹ para aqueles que portarem armas com a intenção de utilizá-las contra a lei. Porém, a sua utilização somente para se defender de agressões injustas configura legítima defesa e não pode ser considerada como violação da legislação em vigor.

Os australianos possuem leis mais rigorosas regendo a questão das armas, devido a um massacre no Porto Arthur, em 1996, que resultou na proibição de armas semiautomáticas e rifles e, posteriormente, no endurecimento das condições para se portar pistolas⁶⁰.

A Austrália requer treinamentos em cursos de segurança em armas de fogo e uma licença para poder comprá-las. Dependendo do tipo de arma a ser portada, a pena pode variar, sendo o máximo a prisão por até 20 anos⁶¹.

Em Israel, são feitos treinamentos para todos os adolescentes acima de 18 anos que terminam o ensino médio e têm suas qualidades psicológicas avaliadas antes de servirem compulsoriamente, por até 3 anos, nas forças armadas⁶².

As armas de alto poder ofensivo são banidas em todo o território, e, para poder obter uma arma, é necessário falar minimamente o hebreu, ter residência permanente ou ser israelense e provar real necessidade de

⁵⁷ CANADA. LIBRARY OF CONGRESS. . **Firearms-Control Legislation and Policy: Canada**. 1982. Disponível em: < <https://www.loc.gov/law/help/firearms-control/canada.php> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁵⁸ CANADA. GOVERNMENT OF CANADA. . **Criminal Code**, Possession Offences. 1982. Disponível em: < <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/page-20.html#h-40php> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁵⁹ CANADA. GOVERNMENT OF CANADA. . **Criminal Code**, Possession Offences. 1982. Disponível em: < <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/page-20.html#h-40php> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁶⁰ MASTERS, Jonathan. U.S. Gun Policy: Global Comparisons, **CFR Backgrounds**, New York, 12 Jan. 2016. Disponível em: < <http://www.cfr.org/society-and-culture/us-gun-policy-global-comparisons/p29735> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁶¹ Alpers, Philip and Amélie Rossetti. 2016. *Australia — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 13 June. Accessed 17 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/australia>

⁶² MASTERS, Jonathan. U.S. Gun Policy: Global Comparisons, **CFR Backgrounds**, New York, 12 Jan. 2016. Disponível em: < <http://www.cfr.org/society-and-culture/us-gun-policy-global-comparisons/p29735> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

carregar uma arma de fogo. A sanção mais severa para o porte de arma de fogo é de 10 anos na prisão⁶³.

O Reino Unido possui severas restrições para armas, devido a dois massacres que desencadearam a criação de leis mais severas para seu porte. Semiautomáticas, rifles e pistolas possuem restrições de aquisição⁶⁴. Suas sanções podem chegar, em certos casos, a 5 anos de prisão, no mínimo, para o porte de certas armas⁶⁵.

A Noruega não utilizava muitas medidas proibitórias para o porte de armas; somente era preciso ter mais de 18 anos, exemplificar um motivo válido para o seu porte e obter uma licença com o governo. Porém, o massacre causado por Anders Behring Breivik, em 2011, instigou recomendações para restringir o direito ao porte de armas, incluindo semiautomáticas e pistolas⁶⁶.

A sanção máxima para o porte ilegal de armas na Noruega é de somente 3 meses⁶⁷. A Noruega é um dos países com as menores taxas de homicídio, um ponto importante a ser ressaltado como evidência da não correlação entre possuir armas e praticar crimes com elas.

No Japão, praticamente todas as armas são ilegais, com poucas exceções, como escopetas e armas para estudos e competições⁶⁸. Suas sanções variam desde a posse de munição, que é punível com até 5 anos,

⁶³ Alpers, Philip and Marcus Wilson. 2016. *Israel — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 1 June. Accessed 17 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/israel>

⁶⁴ MASTERS, Jonathan. U.S. Gun Policy: Global Comparisons, **CFR Backgrounds**, New York, 12 Jan. 2016. Disponível em: < <http://www.cfr.org/society-and-culture/us-gun-policy-global-comparisons/p29735> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁶⁵ GREAT BRITAIN, LIBRARY OF CONGRESS **Firearms-Control Legislation and Policy: Great Britain**, 2015. Disponível em: < ⁶⁵ <https://www.loc.gov/law/help/firearms-control/greatbritain.php#Firearms> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁶⁶ MASTERS, Jonathan. U.S. Gun Policy: Global Comparisons, **CFR Backgrounds**, New York, 12 Jan. 2016. Disponível em: < <http://www.cfr.org/society-and-culture/us-gun-policy-global-comparisons/p29735> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁶⁷ NORWAY, **ACT NO. 1 OF 9 JUNE 1961 RELATING TO FIREARMS AND AMMUNITION**, 1978. Disponível em: < ⁶⁷ <http://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/lov-19610609-001-eng.html> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁶⁸ MASTERS, Jonathan. U.S. Gun Policy: Global Comparisons, **CFR Backgrounds**, New York, 12 Jan. 2016. Disponível em: < <http://www.cfr.org/society-and-culture/us-gun-policy-global-comparisons/p29735> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

até a posse de pistolas e outras armas, quando a pena pode chegar até 15 anos⁶⁹.

Os exemplos acima mostram como podem variar as diversas políticas de armamento para a sociedade internacional. Países desenvolvidos, com visões antagônicas ou similares e sanções penais bastante variadas.

4.2 Consequências diplomáticas

Tem-se ainda as consequências diplomáticas na adoção de armas nas embarcações mercantes.

As sanções jurídicas servem para punir os indivíduos que infringem as leis, mas, no âmbito internacional, que diz respeito à soberania, as sanções diplomáticas são as medidas punitivas.

A globalização facilitou a interação entre os diversos países, relativizou o tempo e o espaço das transações econômicas, transformou o mar em um meio absolutamente essencial para realizar o escoamento das mercadorias e encurtou as relações diplomáticas.

Devido a esse encurtamento, países com laços tornam-se mais dependentes uns dos outros, com uma certa protocooperação. Entretanto, divergências diplomáticas podem resultar na quebra dessa cooperação, prejudicando ambos.

Um exemplo notável é o da China, que, por não ter oportunidade de treinar sua marinha, a cede para as forças dos países membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) com o propósito ambíguo de ajudar internacionalmente, ao mesmo tempo em que se fortalece com os treinos.

A China também concorre para a disputa de ilhas não soberanas na região do mar ao sul de seu país. Elas são disputadas por países como Brunei, Indonésia, Cambódia, Malásia, Filipinas, Singapura, Taiwan e Vietnã. Devido a essas disputas, as relações entre esses países ficam mais tênues,

⁶⁹ ALLEMAN, Mark, THE JAPANESE FIREARM AND SWORD POSSESSION CONTROL LAW: TRANSLATOR'S INTRODUCTION, **PACIFIC RIM LAW & POLICY JOURNAL**, 2000. Disponível em: <⁶⁹ <http://digital.law.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/806/9PacRimLPolyJ165.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

e a tensão das animosidades pode vir a desencadear questões diplomáticas de alta repercussão.

Tendo isso em vista, podem-se projetar os perigos de barcos chineses, assim como embarcações desses outros países, adentrarem nessas zonas portando armas para se defender.

É compreensível que sejam utilizados armamentos, pois a zona do Mar Sul da China e do Oceano Índico são zonas de alto risco de pirataria, o que torna necessário medidas defensivas. Porém, abusos podem ocorrer. Contratações de equipes privadas de segurança são uma medida aceitável, se for pensado somente a perspectiva soberana, pois elas serão contratadas com o intuito de repelir ataques piratas, e não de conquistar territórios.

Um possível problema seria o de implementar integrantes da marinha chinesa dentro de embarcações de sua bandeira, com rotas que passem pelas zonas de conflito diplomático, pois esses militares teriam duas preocupações: proteger a embarcação contra os ataques piratas e obedecer aos comandos de seus superiores.

Está na Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em seu artigo 19, inciso 2, alínea C⁷⁰, que militares que adentrem territórios para coletar informações sobre a defesa e a infraestrutura de nação diversa da sua estão cometendo crime e devem ser punidos. Portanto, utilizar-se de militares em zonas de conflito diplomático é uma atitude, no mínimo, questionável.

Outra grande problemática é a do erro. Como visto anteriormente, no caso dos italianos que mataram dois pescadores indianos, foram infringidas as leis do país costeiro indiano ao portar armas para a prática de homicídio. A mesma convenção mencionada logo acima afirma, no mesmo artigo 19, inciso 2, alínea B⁷¹, que a passagem não será pacífica quando a embarcação se utilizar de armas de qualquer tipo.

⁷⁰ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁷¹ GENEVRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em:

No caso em destaque, a atitude dos seguranças privados desencadeou uma série de conflitos diplomáticos, variando desde a sanção a ser aplicada, qual tribunal julgaria os acusados e em qual país se deveria cumprir a sentença. Além disso, tem-se a animosidade geral criada pelo processo, pois o conflito deve ter resolução definitiva somente no final de 2018⁷².

Embarcações de nações que já possuem histórico de disputa contra países costeiros, quando estes estejam em sua rota comercial, devem tomar ainda mais cuidado para evitar represálias.

Israel, devido a questões históricas, conquistou uma repulsa de várias nações islâmicas do Oriente Médio. A Palestina se encontra em constante conflito contra Israel, e outras nações já guerrearam contra o país hebreu. Egito, Jordânia, Iraque, Síria e Líbano são exemplos de países que lutaram contra Israel na guerra de 1948, mais conhecida como Árabe-Israelense.

Tomando como base esse exemplo, países que já possuem rixas históricas devem procurar não infringir leis prováveis de desencadear conflitos históricos que venham a se transformar em possíveis guerras.

Esses problemas diplomáticos são apenas alguns que podem surgir com o armamento de embarcações mercantis.

4.3 Consequências econômicas

Para finalizar, tem-se ainda as consequências econômicas. A questão econômica parece trivial quando comparadas com as consequências diplomáticas e jurídicas, mas ela é tão importante quanto as demais já mencionadas.

Primeiramente, faz-se necessário destacar que, se não houvesse interesses econômicos na atividade marítima, não haveria real necessidade de armar as embarcações para se defenderem.

<http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

⁷² ALL INDIA (New Dehli). **Supreme Court Agrees To Hear Marine Salvatore Girone's Plea To Go To Italy**. Press Trust of India. Disponível em: <<http://www.ndtv.com/india-news/supreme-court-agrees-to-hear-marine-salvatore-girone-plea-to-go-to-italy-1409062>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

Destarte, deve-se trazer para a pauta os interesses dos armadores e das empresas que trabalham diretamente com o fretamento e com as entregas de mercadorias por meio da navegação.

É devido ao alto valor das cargas presentes nos navios que eles sofrem com a presença dos piratas. Ressalta-se a diferença da abordagem dos piratas com relação a pequenos barcos pesqueiros, usados como plataforma de lançamento de suas atividades, e cruzeiros e cargueiros, os quais sequestram e cobram resgate.

As consequências econômicas são diretamente ligadas aos ataques piratas. A análise da decisão de adotar a segurança armada é sopesada com fatores lógicos econômicos: o valor do seguro adquirido aumentou com a proliferação da pirataria, e o salário oferecido para contratar marinheiros dispostos a navegar por águas de alto risco também foi elevado.

Assim como devem ser analisados os casos de abordagem, se uma embarcação for sequestrada, qual o tempo médio de soltura após o pagamento do resgate? A mercadoria a ser transportada é perecível? Qual o prejuízo de se ter um navio parado devido ao sequestro para a economia da empresa? Compensa o pagamento de, em média, 25 mil dólares por trajeto de alto risco para uma equipe de 4 homens armados?

A pirataria atual começou a se fortalecer desde a década de 1990, quando houve o colapso do governo da Somália. A falta de um governo para patrulhar o seu próprio território deixou a possibilidade favorável para a instalação de bases piratas em seu território.

Inicialmente, os ataques eram simples, faltava coordenação, e o retorno financeiro era baixo. Porém, quando os senhores da guerra africanos perceberam a possibilidade de terem lucro financiando esses piratas, houve uma reviravolta na atuação deles⁷³.

Com equipamentos novos e armamento renovado, foi possível o começo de uma era de terror às embarcações. Sequestros iniciais que requisitavam pagamento de meio milhão de dólares passaram a custar quatro

⁷³ KONSTAM, Angus. **Piraten**: een overzicht van bein tot heden van piraterij uit de hele wereld. Tradução de Saskia Peeters e Karin Sinnema. Utrecht: Veltman Uitgevers, 2010, 229 p.

milhões de dólares, e, dependendo da carga, o valor excedia tal quantia ainda mais.

O receio de ter suas embarcações sequestradas e continuar pagando diárias que podem custar milhares de dólares por dia em aluguel⁷⁴, somada à possibilidade de perder processos civis dispendiosos por quebra contratual dos tripulantes, levou os capitães, os armadores e as empresas a necessitarem de armamentos em seus navios.

Excetuando o prêmio do seguro e o preço pago para alugar os navios, há também a quebra contratual entre fornecedor de serviço e contratante. Os contratos elaborados pelas companhias que requerem a entrega de uma certa mercadoria exigem datas de entrega a fim de se poder trabalhar com a logística dos portos e alugar caminhões e contêineres para escoar a produção. Esse também é um fator contributivo para o convencimento dos donos de embarcações.

Por último, tem-se ainda o custo de contratar os seguranças privados para realizar a proteção dos navios. Seus custos são bem elevados, podendo chegar a dez mil dólares por dia. Compensaria não pagar o seguro e contratar uma empresa privada de proteção? Tendo em vista que nenhuma embarcação foi efetivamente sequestrada com uma equipe de segurança privada a bordo do navio, seria essa opção mais benéfica que efetuar o pagamento do seguro que já possui o custo elevado?

Essas considerações devem ser sopesadas ao contratar ou não as companhias de segurança privadas. Deve-se ater aos critérios que forem mais proveitosos para os polos envolvidos.

Além do quesito econômico de mercadorias, deve-se procurar, também, proporcionar uma proteção aos passageiros da embarcação. No Brasil, mais especificamente ao norte, ainda há vários casos de pirataria. As consequências desses ataques variam de roubos, agressões, assédios até homicídios. Todas essas ações são passíveis de reparo contra a empresa ou

⁷⁴ THE TELEGRAPH, Repelling pirate attacks: the measures to protect a ship , The rise in piracy off the Somali coast last decade was a call to arms. Telegraph defence correspondent Ben Farmer outlines the security measures that came in its wake, **THE TELEGRAPH**, 2014. Disponível em: < <http://www.telegraph.co.uk/sponsored/culture/captain-phillips-film/10367534/security-against-pirate-attacks.html> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

capitão do navio. Para que ele possa se resguardar e não sofrer prejuízos econômicos vultuosos, requer que possa ser portado armas para impedir a ação dos piratas⁷⁵.

Desse modo, para que haja uma correta adoção das políticas de segurança das embarcações, devem os países costeiros adotar medidas especiais para embarcações mercantes poderem portar armas, especialmente nas áreas de alto risco de pirataria.

Além disso, os Estados de bandeira devem facilitar a interação entre as embarcações e os diversos países com comitês de facilitação e resolução de conflitos, enquanto não houver um consenso sobre o assunto abordado neste estudo.

⁷⁵ TERRA. **Ataques de piratas deixam mortos em rios de AM, PA e RO:** De acordo com a SSP-AM, uma operação conjunta com Forças Armadas, Polícias Civil, Militar e Federal será organizada para atuar nesses casos. 2015. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/policia/ataques-de-piratas-deixam-mortos-em-rios-de-am-pa-e-ro,defa372559eab5980a341bb5060858b8lvh0RCRD.html>>. Acesso em: 27 jun. 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Direito das Embarcações ao Armamento é um assunto que ainda merece ser amplamente discutido na Assembleia da Organização Marítima Internacional, já que medidas diplomáticas precisam ser construídas para a melhor organização cooperativa entre os países.

Primeiramente, podem ser adotados, provisoriamente, tratados bilaterais entre países possuidores de um número volumoso de navios mercantes e que, frequentemente, têm atrito em razão da divergência de leis.

Posteriormente, uma reunião da Assembléia Geral da Organização Marítima Internacional pode vir a discutir sobre essa temática, acordando, em tratado assinado pelas diversas nações, que deve ser permitido o porte de armas pelas embarcações, quando estas portarem armas de acordo com as diretrizes que tal tratado disponibilize. Assim, permite-se trazer segurança jurídica para toda a indústria mercante marítima.

Por fim, poderia também ser acordado, enquanto provado o mau uso das armas em situações não especificadas no tratado em questão, que sejam os problemas solucionados diplomaticamente, procurando não criar animosidade entre as nações as quais venham a sofrer prejuízo com essas práticas.

As embarcações que atravessam áreas de risco necessitam de proteção, e o modo mais barato e eficaz de oferecê-la é permitindo que elas se armem para defesa própria.

Tendo em vista essa problemática, faz-se necessária a cooperação entre os diversos países de nossa sociedade internacional para a adoção de leis e diretrizes que visem a permitir o porte de armas de fogo às embarcações.

Ressalta-se que as fiscalizações dos países costeiros devem continuar. Porém, não devem existir sanções excessivas às embarcações mercantes que provem estarem somente de passagem e que estejam irregulares somente ante a legislação do estado costeiro.

Deve-se, ainda, permitir a entrada de embarcações municadas de armas de fogo nos estados do porto, podendo, para salvaguardar o país

anfitrião, que elas sejam devidamente guardadas em cofres para evitar o uso incorreto durante a sua estadia.

Além disso, parâmetros necessitam ser criados para estabelecer uma qualidade do contingente humano que irá manusear as armas. Empresas devem ter um selo de qualidade dado por um órgão regulador, e tripulantes possuidores de armas devem se submeter a treinamentos.

Com a adoção dessas medidas, deve-se observar a melhora nas relações diplomáticas, econômicas e jurídicas entre os países, assim como um ambiente mais seguro e propício para o exercício da atividade marítima. Ademais, deve-se ver, também, melhorias na qualidade de vida dos tripulantes das diversas embarcações que utilizam como rotas as zonas de risco de ataques piratas, de forma a continuar respeitando a Carta Universal de Direitos Humanos no referente à proteção à vida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGRANOFF, Craig. **Firearms on the Boat: The Legal Issues Surrounding Carrying Weapons for Defense in International Waters**. 2014. The Huffington Post. Disponível em: <http://www.huffingtonpost.com/craig-agranoff/firearms-on-the-boat-the-_b_5148704.html>. Acesso em: 17 jun. 2016.

ALL INDIA (New Dehli). **Supreme Court Agrees To Hear Marine Salvatore Girone's Plea To Go To Italy**. Press Trust of India. Disponível em: <<http://www.ndtv.com/india-news/supreme-court-agrees-to-hear-marine-salvatore-girone-plea-to-go-to-italy-1409062>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

ALLEMAN, Mark, THE JAPANESE FIREARM AND SWORD POSSESSION CONTROL LAW: TRANSLATOR'S INTRODUCTION, **PACIFIC RIM LAW & POLICY JOURNAL**, 2000. Disponível em: <¹<http://digital.law.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/806/9PacRimLPolyJ165.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

Alpers, Philip and Amélie Rossetti. 2016. *Australia — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 13 June. Accessed 17 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/australia>

Alpers, Philip, Amélie Rossetti and Leonardo Goi. 2016. *France — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 20 June. Accessed 27 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/france>

Alpers, Philip and Marcus Wilson. 2016. *Israel — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 1 June. Accessed 17 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/israel>

Alpers, Philip and Marcus Wilson. 2016. *Germany — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 20 June. Accessed 27 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/germany>

Alpers, Philip and Marcus Wilson. 2016. *Netherlands — Gun Facts, Figures and the Law*. Sydney School of Public Health, The University of Sydney. GunPolicy.org, 20 June. Accessed 27 June 2016. at: <http://www.gunpolicy.org/firearms/region/netherlands>

Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. 1948. Nova York. Disponível em

<<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/instrumentos/2decla.htm>> Acesso em 20 de maio de 2016.

BBC NEWS (England). **Pirate' dies as ship's guards repel attack off Somalia:** A suspected pirate has been shot dead as private guards repelled an attack on a cargo ship off Somalia, in what may have been the first such incident.. 2010. Disponível em: <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8584604.stm>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

CANADA. GOVERNMENT OF CANADA. . **Criminal Code**, Possession Offences. 1982. Disponível em: < <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/page-20.html#h-40php> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

CANADA. LIBRARY OF CONGRESS. . **Firearms-Control Legislation and Policy: Canada**. 1982. Disponível em: < <https://www.loc.gov/law/help/firearms-control/canada.php> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

DONOHUE, William A.; PUGH, Franziska; SABRIE, Sharmaake. **Pirate Ransom Negotiations: Resolving the Paradoxes of Extortionate Transactions with Somali Pirates**. 2014. Piracy-studies.org. Disponível em: <<http://piracy-studies.org/ransom-negotiations-how-to-resolve-the-paradoxes-of-extortionate-transactions-with-somali-pirates/>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

ECONOMIST, The (Org.). **Laws and guns:** Armed guards on ships deter pirates. But who says they are legal?. Disponível em: <<http://www.economist.com/node/21552553>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

GENEBRA. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. . **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2016.

GREAT BRITAIN, LIBRARY OF CONGRESS **Firearms-Control Legislation and Policy: Great Britain**, 2015. Disponível em: < ¹<https://www.loc.gov/law/help/firearms-control/greatbritain.php#Firearms>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

HANDGUNLAW. **Washington DC**. 2014. Disponível em: <<http://handgunlaw.us/states/dc.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

INCE & CO (England). **SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS**. 2012. Disponível em: <<http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf-library/shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (London). **INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING**

PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA. 2012. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1443.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (London). **Introduction:** Adopting a convention, Entry into force, Accession, Amendment, Enforcement, Tacit acceptance procedure. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974:** Adoption: 1 November 1974; Entry into force: 25 May 1980. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)>. Acesso em: 13 ago. 2015.

KONSTAM, Angus. **Piraten:** een overzicht van bein tot heden van piraterij uit de hele wereld. Tradução de Saskia Peeters e Karin Sinnema. Utrecht: Veltman Uitgevers, 2010, 229 p.

LAWS and Guns. **The Economist,** Privacy and Private Security, 14 de abril de 2012. Disponível em: <<http://www.economist.com/node/21552553>>. Acesso em 16 jun 2016.

MARINE LOG. **Armed guards deter pirates in two incidents.** 2013. Disponível em: <http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=5958:armed-guards-deter-pirates-in-two-incidents&Itemid=230>. Acesso em: 17 jun. 2016.

MARITIME EXECUTIVE. **Fighting Fire With Fire: The Debate Over Arming Merchant Vessels:** As pirate attacks mount, armed security teams can protect you in more ways than one.. 2011. Disponível em: <<http://www.maritime-executive.com/article/fighting-fire-with-fire-the-debate-over-arming-merchant-vessels>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

MASTERS, Jonathan. U.S. Gun Policy: Global Comparisons, **CFR Backgrounds**, New York, 12 Jan. 2016. Disponível em: <<http://www.cfr.org/society-and-culture/us-gun-policy-global-comparisons/p29735>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

NATIONS, United. **United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982.** 2013. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>. Acesso em: 17 jun. 2016.

NOAA OFFICE OF GENERAL (Nel Delhi). **Maritime Zones and Boundaries**, 2011. Disponível em: < http://www.gc.noaa.gov/gcil_maritime.html >. Acesso em: 17 jun. 2016.

NORWAY, **ACT NO. 1 OF 9 JUNE 1961 RELATING TO FIREARMS AND AMMUNITION**, 1978. Disponível em: < ¹ <http://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/lov-19610609-001-eng.html> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (Genebra). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. 1988. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

PAIN, John. Ship blasted pirates with sonic weapon. **The Washington Post**, Miami, 07 Nov. 2005. Disponível em: <<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2005/11/07/AR2005110701264.html>>. Acesso em: 05 jul. 2015.

RAVIN, Mom. **LAW OF THE SEA: MARITIME BOUNDARIES AND DISPUTE SETTLEMENT MECHANISMS**. 2005. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/mom_0506_cambodia.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2016.

RAWLEY, Chris. **Arming Merchant Ships And Naval Auxiliaries**, London 2016. Disponível em: < <http://www.maritime-executive.com/editorials/arming-merchant-ships-and-naval-auxiliaries> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

RICE, Xan. US navy captures Somali pirates' mother ship. **The Guardian**, Nairobi, 01 Apr. 2010. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2010/apr/01/us-navy-captures-pirate-ship>>. Acesso em: 05 jul. 2015.

SWISS INFO. **Armed guards protect Swiss ships from pirates**: Swiss shipping operators have confirmed that they have been employing armed security personnel to guard their vessels from pirate attacks in hot spots around Somalia and the Gulf of Aden.. 2012. Disponível em: <http://www.swissinfo.ch/eng/punishing-pirates_armed-guards-protect-swiss-ships-from-pirates/33343846>. Acesso em: 17 jun. 2016

TERRA. **Ataques de piratas deixam mortos em rios de AM, PA e RO**: De acordo com a SSP-AM, uma operação conjunta com Forças Armadas, Polícias Civil, Militar e Federal será organizada para atuar nesses casos. 2015. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/policia/ataques-de-piratas-deixam-mortos-em-rios-de-am-pa-e-ro,defa372559eab5980a341bb5060858b8lvh0RCRD.html>>. Acesso em: 27 jun. 2016.

THE MARITIME EXECUTIVE. Fighting fire with fire. **The Maritime Executive**, [S.l.], 15 Nov. 2011. Disponível em: <<http://www.maritime-executive.com/article/fighting-fire-with-fire-the-debate-over-arming-merchant-vessels>>. Acesso em: 05 jul. 2015.

THE TELEGRAPH, Repelling pirate attacks: the measures to protect a ship , The rise in piracy off the Somali coast last decade was a call to arms. Telegraph defence correspondent Ben Farmer outlines the security measures that came in its wake, **THE TELEGRAPH**, 2014. Disponível em: <<http://www.telegraph.co.uk/sponsored/culture/captain-phillips-film/10367534/security-against-pirate-attacks.html> >. Acesso em: 17 jun. 2016.

UNITED KINGDOM, European Union External Action. **Mission**. 2016. Disponível em: <<http://eunavfor.eu/mission>>. Acesso em: 17 jun. 2016

United Nations. **United Nations Convention on the Law of the Sea: Exclusive Economic Zone**. 1988. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>. Acesso em: 17 jun. 2016.

UNITED STATES OF AMERICA. THE FLORIDA SENATE. . **2013 Florida Statutes**. 2013. Disponível em: <<http://flsenate.gov/Laws/Statutes/2013/790.06>>. Acesso em: 17 jun. 2016.

WITHERBY SEAMANSHIP (Edinburgh). **Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy**:Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators and Masters of Ships Transiting the High Risk Area. 2011. Witherby Publishing Group Ltd. Disponível em: <http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0>. Acesso em: 17 jun. 2016.