

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC ROBERTO HENRIQUE ASSAD DOS SANTOS

PATRULHA NAVAL E A INTERFERÊNCIA  
EM NAVIOS COMERCIAIS ESTRANGEIROS

Rio de Janeiro

2009

CC ROBERTO HENRIQUE ASSAD DOS SANTOS

PATROLHA NAVAL E A INTERFERÊNCIA  
EM NAVIOS COMERCIAIS ESTRANGEIROS

Monografia apresentada à Escola de Guerra  
Naval, como requisito parcial para a conclusão do  
Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CC Cláudio Luiz de Lima Martins

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2009

## RESUMO

O mar deixou de ser apenas o grande caminho do comércio marítimo para também tornar-se uma fonte de recursos econômicos. Assim, visando coordenar os princípios opostos da liberdade dos mares e a autoridade dos Estados sobre faixas do oceano, a disciplina jurídica dos espaços marítimos é fundamental, tanto como via de navegação quanto como meio de proteção e segurança dos Estados. Neste contexto, aparece a Patrulha Naval que tem por função implementar e fiscalizar o cumprimento de leis em águas jurisdicionais brasileiras e no alto-mar, dentro dos limites dispostos nos tratados internacionais e na legislação nacional. Este trabalho tem o propósito de apresentar os aspectos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e da legislação brasileira que influenciam na atuação dos meios que executam a Patrulha Naval sobre os navios comerciais estrangeiros. Tal interferência se dá nos casos de pirataria, tráfico de escravos, estupefacientes e psicotrópicos e transmissões não autorizadas partindo do mar. Utilizando a pesquisa bibliográfica, apresentam-se, nesta monografia, a evolução histórica do direito sobre os mares, os espaços marítimos submetidos à jurisdição nacional, a legislação brasileira sobre Patrulha Naval, os aspectos legais da ação da Patrulha Naval na repressão da pirataria, tráfico de estupefacientes e psicotrópicos, tráfico de escravos e transmissões não autorizadas partindo do mar, além do direito de visita e de perseguição. Finalizando, verifica-se que os meios que executam a Patrulha Naval contam, no exercício da sua função, com o suporte dado pela legislação brasileira conjugada com o prescrito na legislação internacional sobre os espaços marítimos.

**Palavras-chave:** Patrulha Naval; Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; Marinha do Brasil.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>2 A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DIREITO SOBRE OS MARES .....</b>	<b>6</b>
<b>3 OS ESPAÇOS MARÍTIMOS SUBMETIDOS À JURISDIÇÃO NACIONAL .....</b>	<b>8</b>
<b>4 A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE PATRULHA NAVAL .....</b>	<b>11</b>
<b>5 AÇÃO DA PATRULHA NAVAL CONTRA AÇÕES DE PIRATARIA, TRÁFICO DE ESCRAVOS E DE SUBSTÂNCIAS ESTUPEFACIANTES E TRANSMISSÕES NÃO AUTORIZADAS .....</b>	<b>14</b>
<b>6 O DIREITO DE VISITA E O DIREITO DE PERSEGUIÇÃO .....</b>	<b>18</b>
<b>7 CONCLUSÃO .....</b>	<b>21</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>25</b>

## 1- INTRODUÇÃO

O uso do mar sempre exerceu enorme influência sobre as nações, tanto pelos recursos biológicos e minerais que possui, bem como pelo fato de ser via de transporte de riquezas. É um palco de disputas, sejam elas econômicas ou militares, mas também se apresenta como local de uso harmônico pelos Estados.

O mundo está cada vez mais globalizado, diminuindo virtualmente as distâncias e fazendo com que o tráfego de navios transportando mercadorias aumente consideravelmente. Segundo Silva (2007), entre o 1970 e 1999 dobrou a quantidade de bens transportados pelo mar e, segundo estudos da Guarda-Costeira dos Estados Unidos da América, esse valor deverá triplicar até 2020.

Acrescenta Fiorati (1999) que a evolução tecnológica e a suas conseqüências econômicas, trouxe modificações nas funções e utilidades dos oceanos e modificaram o tratamento jurídico dispensado ao mar. Nos últimos cem anos, o mar deixou de ser apenas um meio para o comércio marítimo, para a guerra ou para a navegação e tornou-se, também, uma fonte de recursos econômicos. Tal fato motivou uma nova disciplina jurídica dos espaços marítimos que visa à exploração de recursos vivos e não vivos, além de normatizar o uso do mar como via de navegação ou como meio de proteção e segurança para os Estados em caso de guerra. O autor acrescenta ainda que a liberdade dos mares e o exercício da autoridade dos Estados sobre faixas do oceano são dois princípios opostos que se apresentam na história da disciplina jurídica do mar.

O Brasil possui uma grande área marítima adjacente ao seu território. Com seu pleito junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) para extensão dos limites da plataforma continental, os espaços marítimos poderão atingir cerca de 4,5 milhões de Km<sup>2</sup>, correspondendo à quase metade do território terrestre nacional, área hoje chamada de Amazônia Azul.<sup>1</sup> Tal acréscimo é proporcional ao desafio de defender e policiar os direitos do Estado brasileiro neste espaço.

Segundo SILVEIRA (2009), a legislação brasileira trata somente sobre a gestão dos recursos hídricos continentais, e não se aplica sobre águas marinhas. Ainda acrescenta:

Nesse quadro de ausência de legislação nacional específica sobre as águas marinhas, e diante da posição brasileira no que concerne à Convenção da ONU sobre os direitos do mar, é lícito considerar que este instrumento internacional é o que deve

---

<sup>1</sup> Dados do Centro de Comunicação social da Marinha, disponível em [https://www.mar.mil.br/menu\\_v/amazonia\\_azul/nossa\\_ultima\\_frenteira.htm](https://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/nossa_ultima_frenteira.htm), acesso em 11/06/2009

nortear a postura governamental brasileira no que diz respeito à tutela do mar. (SILVEIRA, 2009, p.28)

Conforme será apresentado no presente trabalho, cabe à Patrulha Naval a função de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis em águas jurisdicionais brasileiras e no alto-mar, respeitando sempre os tratados internacionais.

Coordenar a tarefa de Patrulha Naval com as competências legais de outros órgãos envolvidos demanda um grande esforço jurídico. Deve-se executar o exercício da autoridade governamental sobre faixas do oceano observando o preconizado na CNUDM, principalmente em relação às medidas que limitam o princípio da liberdade dos mares, como a interferência em navios comerciais estrangeiros. Assim, a repressão à pirataria, ao tráfico de entorpecentes, ao tráfico de escravos e às transmissões não autorizadas partindo do mar, bem como os direitos de visita e perseguição, são questões relevantes, sob seus aspectos jurídicos, a que devem ser levados em consideração quando do exercício da Patrulha Naval.

O presente trabalho tem como propósito apresentar os aspectos da CNUDM e da legislação brasileira que influenciam na interferência entre os meios que executam a Patrulha Naval e os navios comerciais estrangeiros. Para tal serão abordados os seguintes tópicos: a evolução histórica do direito sobre os mares; os espaços marítimos submetidos à jurisdição nacional; a legislação brasileira sobre Patrulha Naval; aspectos legais da ação da Patrulha Naval na repressão da pirataria, tráfico de estupefacientes e psicotrópicos, tráfico de escravos e transmissões não autorizadas; e o direito de visita e perseguição.

## 2- A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DIREITO SOBRE OS MARES

Os romanos, desde a Roma Antiga, já designavam o Mar Mediterrâneo como *Mare Nostrum*, exercendo o seu domínio e a sua fiscalização sobre este espaço. Desde esta época o oceano já era regido pelos usos e costumes, sendo predominante o princípio da liberdade dos mares. Todo o controle da navegação, o combate aos piratas e a proteção das costas e portos era exercido por Roma.

Na Idade média, conforme observa Mello (2001), as cidades da Itália e do norte da Europa iniciaram as regulamentações sanitárias e tributárias nos seus portos, criando o mecanismo da quarentena.

De acordo com o exposto por Fiorati (1999), podemos fazer um resumo sobre a evolução das normas internacionais desde o século XVIII até a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, finalizada em 1982.

Foi no início do século XVIII que surgiu a prática da delimitação do mar territorial em três milhas a partir da costa. Tal distância correspondia ao alcance de um tiro de canhão. Ao final do século XIX, as normas de disciplina marítima internacional apresentavam algumas características, como a origem costumeira das práticas marítimas dos Estados e a quase exclusividade na elaboração de normas pelas grandes potências sobre transporte, navegação e segurança marítimas.

A codificação das normas sobre os direitos e deveres nos mares se iniciou no próprio século XIX, porém, foi a partir da Conferência de Haia, em 1930, que os Estados tornaram latente a idéia de que a criação de uma Convenção Internacional seria a única forma de disciplinar as relações econômicas e políticas que tinham por objeto o mar.

A Conferência de Genebra, em 1958, contou com a participação de oitenta e seis Estados, onde surgiram quatro convenções internacionais:

- Convenção sobre o Mar Territorial e Zona Contígua;
- Convenção sobre Alto-Mar;
- Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos Biológicos do Mar; e
- Convenção sobre a Plataforma Continental.

Nesta Conferência, também ficou definido um protocolo facultativo sobre a solução obrigatória de litígios.

Em 1982, concluiu-se a Terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, convocada em 1973 pela Assembléia Geral. Os 320 artigos resultantes disciplinam os assuntos referentes ao mar, entrando em vigor no Brasil em 1994.

Neste breve relato histórico, podemos observar a evolução das normas referentes ao uso do mar pelos Estados, com a predominância das normas costumeiras nas práticas marítimas. O século XIX presenciou o início da codificação destas normas. Em 1930, com a Conferência de Haia, surgiu a idéia de disciplinar as relações que envolviam o mar, culminando com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, finalizada em 1982, cujos artigos disciplinam os assuntos referentes aos espaços marítimos até os dias de hoje.



### **3- OS ESPAÇOS MARÍTIMOS SUBMETIDOS À JURISDIÇÃO NACIONAL**

Para o entendimento do regime jurídico que disciplina os mares é fundamental a apresentação de alguns conceitos sobre a delimitação dos espaços nos oceanos. Tais espaços foram divididos pela CNUDM e receberam a denominação de mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental, alto mar e área.

A CNUDM, no art. 2º, designa como mar territorial a zona de mar adjacente ao Estado costeiro onde é estendida sua soberania, compreendendo seu espaço aéreo, leito e subsolo. O art. 3º define que sua largura será fixada pelo Estado costeiro até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas medidas a partir de linhas de base. Esta tem a denominação de linha de base normal, sendo esta linha definida no art. 5º como a linha de baixa-mar ao longo da costa. Nos locais com costas de recortada ou reentrâncias, usa-se a linha de base reta, unindo pontos apropriados para traçar-la como origem da medição da largura do mar territorial, conforme definido no art. 7º. As águas situadas no interior da linha de base do mar territorial são denominadas de águas interiores, conforme o art. 8º, sendo submetida a completa soberania do Estado, de acordo com o art. 2º. Segundo Fiorati (1999), o Estado costeiro possui poder para elaborar normas sobre quaisquer assuntos relacionados ao mar territorial que não estejam disciplinados pela CNUDM.

Adjacente ao mar territorial, numa extensão de até 24 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base usadas para medi-lo, situa-se uma faixa denominada zona contígua, onde o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização necessárias para evitar e reprimir infrações às leis aduaneiras, fiscais, de imigração e sanitárias no seu território ou mar territorial, conforme determinado no art. 33 da CNUDM. Acrescenta Fiorati (1999, p.89) que “a zona contígua tem uma função administrativo-repressiva, visando a prossecução da segurança e da implementação do interesse público do Estado.”

O art. 55 da CNUDM estabelece a zona econômica exclusiva (ZEE) como sendo uma zona situada além do mar territorial e a ele adjacente. Os direitos e jurisdição dos Estados costeiros, bem como os direitos e liberdades dos demais Estados são estabelecidos na Parte V da CNUDM. O art. 57 define que a ZEE não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base.

Os direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro na ZEE estão definidos no art. 56 da CNUDM, conforme abaixo descritos:

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

- a) Direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras actividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;
  - b) Jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere a:
    - i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalação e estruturas;
    - ii) investigação científica marinha;
    - iii) protecção e preservação do meio marinho;
  - c) outros direitos e deveres previstos na presente Convenção.
2. No exercício dos seus direitos e no cumprimento dos seus deveres na zona económica exclusiva nos termos da presente Convenção, o Estado costeiro terá em devida conta os direitos e deveres dos outros Estados e agirá de forma compatível com as disposições da presente convenção.
  3. Os direitos enunciados no presente art. referentes ao leito do mar e ao seu subsolo devem ser exercidos de conformidade com a Parte VI da presente Convenção. (BRASIL, 1985, p. 67)

A plataforma continental de um Estado costeiro está definida no art. 76 da CNUDM como sendo o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial até o bordo exterior de sua margem continental ou até a distância de 200 milhas náuticas da linha de base. Limites além das 200 milhas devem ser submetidos à Comissão de Limites da Plataforma Continental, que é estabelecida de acordo com o Anexo II da CNUDM. O art. 77 diz que o “Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.”(BRASIL, 1985, p. 82).

A Parte VII da CNUDM trata do alto mar, que é a parte do mar não incluída na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou águas interiores de um Estado, bem como nas águas arquipelágicas de um Estado arquipelágico. O art. 87 estabelece que o alto mar está aberto a todos os Estados e que a liberdade no seu espaço é exercida nas condições estabelecidas na CNUDM e nas demais normas do direito internacional.

A CNUDM, no seu art. 1º, prescreve que “ ‘Área’ significa o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional” (BRASIL, 1985, p. 33). A Área e seus recursos são patrimônio comum da humanidade, conforme o art. 136.

No Brasil, o Decreto presidencial nº 1.530, de 22 de junho de 1995, declarou a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em 16 de novembro de 1994. Este Decreto relata que o Governo brasileiro ratificou a CNUDM em 10 de dezembro de 1982 e o Congresso Nacional a aprovou em 9 de novembro de 1987.

Mesmo antes do Decreto nº 1.530, foi aprovada a Lei nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993 que dispõe sobre o mar territorial, zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros. Esta lei está de acordo com a CNUDM e, no seu art. 6º, estabelece a zona econômica exclusiva brasileira como uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base.

Assim, a legislação brasileira no, que se refere aos espaços marítimos submetidos à jurisdição nacional, ratifica e alinha-se com o estabelecido na CNUDM, definindo claramente a posição do Governo brasileiro em seguir a referida Convenção. Desta forma, em virtude da ausência de posicionamento específico na legislação nacional com relação ao alto mar e à área, de acordo com Silveira (2009), a referida Convenção deve nortear a postura brasileira.

#### **4- A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE PATRULHA NAVAL**

No tópico anterior foram apresentados os espaços marítimos submetidos à jurisdição nacional. Porém, o simples estabelecimento de normas não é suficiente para exercer a soberania sobre tais espaços. Neste ponto, Silveira (2009, p.29) diz:

Ou um Estado se faz efetivamente presente na gestão de seus recursos, deles cuida, defende-os e deles desfruta, ou submeter-se-á a reivindicações, contestações de autoridade e outras preocupações oriundas da atuação de outros interessados, que não raro terão maior expressão de poder político, militar e econômico.

No que tange a questão da defesa e vigilância dos espaços marítimos, será apresentado o que dispõe a legislação brasileira sobre o assunto.

A Constituição da República Federativa do Brasil (CF), de 1988, no seu art. 142 determina que as Forças Armadas, dentre ela a Marinha, destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e da lei e da ordem. No § 1º diz que “lei complementar estabelecerá as normas gerais a serem adotadas na organização, no preparo e no emprego das Forças Armadas” (MADEIRA, 2002, p. 137).

Em consequência, em 9 de junho de 1999, foi editada a Lei Complementar nº 97 que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Esta Lei também explicita as atribuições subsidiárias de cada Força.

O Art. 17 (BRASIL, 1999) lista as atribuições subsidiárias particulares da Marinha, ressaltando os incisos II e IV e o parágrafo único. Neles fica determinado, respectivamente, que cabe a Marinha “prover a segurança da navegação aquaviária”, “implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas” e “Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste art., ficando designado como ‘Autoridade Marítima’, para esse fim”.

A Lei complementar nº 117/2004, que altera a Lei complementar 97/1999, acrescentou, como atribuição subsidiária da Marinha, o inciso V:

cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução. (BRASIL, 2004)

Dentro deste sentido de manutenção da ordem no mar, implementando e fiscalizando o cumprimento de leis e regulamentos neste cenário, é assinado em 6 de julho de 2004 o Decreto Presidencial nº 5.129, que dispõe sobre Patrulha Naval.

No Parágrafo único do art. 1º, fica definido que:

A Patrulha Naval, sob a responsabilidade do Comando da Marinha, tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na Plataforma Continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil. (BRASIL, 2004)

Este Decreto, no seu art. 3º, determina que os meios navais utilizados na patrulha naval devem ter um comandante legalmente designado por autoridade constituída e sua tripulação deve ser submetida às regras da disciplina militar, dispor de armamento fixo no convés e ostentar sinais característicos de navios embarcações e aeronaves pertencentes à Marinha do Brasil. Assim a legislação brasileira fica perfeitamente coadunada com o prescrito no art. 224 da CNUDM, que determina que somente navios de guerra ou aeronaves militares ou que estejam ao serviço do Governo podem exercer poderes de polícia em relação a embarcações estrangeiras.

No que tange ao grupo de visita e inspeção, o art. 5º determina que este grupo seja composto por militares escalados pelo Comandante e utilizará armamento portátil pertencente à dotação do Comando da Marinha. Entretanto, conforme o disposto no art.6º, este grupo poderá ser integrado por representantes de órgão federal ou estadual, que atuarão dentro de suas competências legais e poderão utilizar armamento portátil próprio. Isso complementa a legislação brasileira com relação ao já referido art. 224 da CNUDM, onde também preconiza que somente funcionários oficialmente habilitados podem exercer poderes de polícia.

A CF de 1988, no inciso III do art. 144, determina que a Polícia Federal destina-se a exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras. O inciso IV do referido artigo diz que a Polícia Federal destina-se a “exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.” (MADEIRA, 2002, p.139).

Observa Bezerra (2007) que a Instrução Normativa 002/1999, do Diretor Geral do Departamento de Polícia Federal, definiu em seu art. 1º que Polícia Marítima é de competência privativa do Departamento de Polícia Federal, com atuação nos portos e mar territorial brasileiro. Tem por finalidade a repressão e prevenção aos atos ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira. Pode-se estender além do limite territorial quando necessário, sendo neste caso observadas as normas específicas da Marinha do Brasil.

Já, segundo Domingues (2008), a Marinha do Brasil tem competência para exercer e desenvolver atividades de polícia administrativa no exercício da Patrulha Naval.

A diferença entre polícia judiciária e polícia administrativa é apresentada por Carvalho Filho (2008, p.73):

A polícia Administrativa é atividade da Administração que se exaure em si mesma, ou seja, inicia e se completa no âmbito da função administrativa. O mesmo não ocorre com a Polícia Judiciária, que, embora seja atividade administrativa, prepara a atuação da função jurisdicional penal, o que a faz regulada pelo Código de Processo Penal (arts 4º e seguintes) e executada por órgãos de segurança (polícia civil ou militar), ao passo que a Polícia Administrativa é por órgãos administrativos de caráter mais fiscalizador.

Este autor ainda ressalta que a polícia administrativa incide sobre atividades e é de caráter preventivo. Já a polícia judiciária incide sobre os indivíduos e tem natureza repressiva. Entretanto, segundo seu entendimento, essa distinção não é absoluta, dando, como exemplo, agentes da polícia administrativa que agem de forma repressiva ao interditar estabelecimentos ou apreendem bens obtidos por meios ilícitos e, de outra forma, agentes de segurança que atuam de forma preventiva para evitar ilícitos.

Conforme explicitado por Silveira (2009), há uma diluição de responsabilidades nos assuntos que dizem respeito ao mar em diversos órgãos setoriais. Este autor defende uma “gestão naval, sob a égide da Autoridade Marítima, para nosso patrimônio marítimo, por ser a Marinha a instituição mais capacitada para exercê-la e por ser dela que a sociedade irá cobrar respostas” (SILVEIRA, 2009, p. 30).

A legislação brasileira sobre Patrulha Naval alinha-se ao preconizado pela CNUDM, sendo necessária uma coordenação das atividades da polícia administrativa exercida pela Marinha do Brasil com os aspectos inerentes à polícia judiciária da União cuja exclusividade é da Polícia Federal.

## **5- AÇÃO DA PATRULHA NAVAL CONTRA AÇÕES DE PIRATARIA, TRÁFICO DE ESCRAVOS E DE SUBSTÂNCIAS ESTUPEFACIANTES E TRANSMISSÕES NÃO AUTORIZADAS**

Fiorati (1999) ressalta que é dever de todo Estado costeiro envidar esforços para a repressão da pirataria, do tráfico de escravos e de substâncias estupefacientes.

Conforme nos apresenta Mello (2001), a pirataria é tão antiga quanto à navegação. Foi praticada por gregos, fenícios e na era romana. Existiu no período medieval com os vikings e se expandiu no século XV. Teve um declínio no século XIX e ressurgiu no final do século XX, principalmente no golfo da Tailândia.

Definir a atividade de pirataria é exercício inócuo. Historicamente a doutrina considerou que a pirataria ocorreria quando houvesse roubo e depredação de cargas e navios. No século passado, os ingleses definiram como navio pirata aquele operava sem atender aos requisitos contidos em normas internacionais, como, por exemplo, um navio que não possuísse bandeira de nenhum Estado. Neste século, as convenções de direito do mar não definem a pirataria, apenas especificam os atos que podem ser considerados como tal. (FIORATI, 1999. p.210)

Tal afirmação advém do fato de que na CNUDM, art. 99, com o título de “Definição de pirataria”, são listados os atos que constituem pirataria. Apresenta pirataria como atos ilícitos de violência ou de detenção e depredação, efetuados para fins privados, por passageiros ou tripulação de um navio ou aeronave contra um navio, pessoas ou bens em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado. Também é considerado ato de pirataria participar, incitar ou ajudar de forma voluntária ações características de atividade pirata. Ressalta Mello (2001) que a pirataria é um crime de direito internacional.

Dentro desta definição, não há pirataria no mar territorial de um Estado, conforme defendido por Guedes (2008), sendo estes ilícitos definidos como assaltos a mão armada contra navios (AMACN), de acordo com a resolução A.922 – Código de prática para investigação de crimes de pirataria e assaltos a mão armada contra navios – da Organização Marítima Internacional (OMI).

A Lei 8.617, a qual “dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências”, dita em seu art. 2º que “a soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo.” (BRASIL, 1993). No § 3º do art. 3º, impõe que “os navios estrangeiros no mar territorial brasileiro estarão sujeitos aos regulamentos estabelecidos pelo Governo brasileiro.” (BRASIL, 1993). Desta forma, conforme apresentado no capítulo anterior, é de competência do Departamento de Polícia Federal a prevenção e a

repressão aos AMACN no mar territorial brasileiro, exercendo, assim, sua prerrogativa de Polícia Marítima e Polícia Judiciária. Portanto, de acordo com o inciso V da LC 117, apresentado no capítulo anterior, a Marinha do Brasil, exercendo a atividade de Patrulha Naval, tem a função de cooperar com o Departamento de Polícia Federal na repressão de tais ilícitos.

A CNUDM, no seu art. 56, estabelece que na zona econômica exclusiva, o Estado costeiro tem soberania sobre as atividades econômicas de exploração de recursos vivos ou não vivos. A Lei 8.617, nos seus art. 7º ao 10, ratifica a CNUDM estabelecendo os direitos e deveres do Estado brasileiro na ZEE. O art. 6º define a largura da ZEE em 188 milhas a partir do mar territorial. Surge, então, a dúvida em relação à aplicação ou não das definições relativas aos atos de pirataria nessa faixa de mar.

Fiorati (1999) apresenta que na ZEE não é possível o Brasil exercer fiscalização e punição em assuntos que não versem sobre a soberania dos recursos econômicos. Mello (2001) ressalta que várias normas regulamentadoras do alto-mar são aplicadas na ZEE, portanto, os ilícitos listados no art. 99 como atos de pirataria devem ser aplicados na ZEE.

O art. 107 da CNUDM somente autoriza o apresamento de navios por motivo de pirataria por navios ou aeronaves militares ou outros sinais claros que estejam a serviço de um Estado. O Decreto Presidencial nº 5.129, que dispõe sobre Patrulha Naval, no seu art. 3º, conceitua os meios navais autorizados a realizar Patrulha como aqueles aos quais a tripulação está submetida às regras da disciplina militar e ostentem sinais próprios da Marinha do Brasil. Conforme já exposto, o Departamento de Polícia Federal atua como polícia judiciária, sendo regulada pelo Código de Processo Penal, que tem atribuição no território nacional. Sendo assim, de acordo com as normas internacionais, os navios que executam a atividade de Patrulha Naval são os meios apropriados para reprimir e prevenir a pirataria na ZEE. Raciocínio análogo pode ser ampliado para os atos de pirataria em alto-mar, tendo em vista que o Decreto 5.129, no parágrafo único do art. 1º, coloca este espaço marítimo na área de atuação dos meios que executam a Patrulha Naval.

Conforme observa Fiorati (1999), a CNUDM não prescreve o regime jurídico da zona contígua, sem definir se é alto-mar ou mar territorial. Segundo interpretação do Direito costumeiro, este espaço tem sido considerado como alto-mar. Deste modo, interpretação semelhante à da ZEE pode ser aplicada na zona contígua com relação aos atos de pirataria.

No que tange ao tráfico de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, a CNUDM, no item 1 do art. 108, estabelece que a repressão seu do tráfico praticado por navios em alto-mar deve contar com a colaboração de todos os Estados. Como apresenta Fiorati



(1999), as normas internacionais que tratam deste tipo ilícito são inconsistentes. As convenções internacionais assinadas pelos Estados prescrevem a colaboração na captura de navios envolvidos neste tipo de tráfico. De modo análogo à pirataria, a ação da Patrulha Naval na repressão ao tráfico de substâncias estupefacientes e psicotrópicas se dá predominantemente fora do mar territorial.

Ao tratar da proibição do transporte de escravos, o art. 99 da CNUDM prescreve que é dever de todo Estado impedir e punir o transporte daqueles em navios que arvoem sua bandeira. Observa Mello (2001, p.142):

Podemos observar que não se adotou ainda para a repressão do tráfico de escravos o princípio da competência universal, a exemplo do que se faz com a pirataria, a competência aqui é territorial ou pessoal.

A jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de navio estrangeiro que passe pelo seu mar territorial, conforme o art. 27 da CNUDM, e somente o Estado titular do pavilhão pode exercer sua jurisdição sobre o navio em alto-mar, conforme observa Fiorati (1999). Desta forma, a ação da Patrulha Naval na repressão ao tráfico de escravos é fortemente limitada por razões legais.

A CNUDM estabelece, no art. 109, que a repressão das transmissões não autorizadas efetuadas a partir do alto-mar deve contar com a cooperação de todos os Estados. Este mesmo artigo define:

[...] ‘transmissões não autorizadas’ significa as transmissões de rádio ou televisão difundidas a partir de um navio ou instalação no alto-mar e dirigidas ao público em geral com violação dos regulamentos internacionais, excluídas as transmissões de socorro. (BRASIL, 1985. p. 95)

Ressalta Fiorati (1999) que tais transmissões, também conhecidas como “transmissões piratas”, normalmente têm cunho político e propósito desestabilizador do poder constituído, sendo seu combate relevante por interferirem nas transmissões regulares dos navios e causarem riscos de acidentes aéreos. O art. 109 da CNUDM estabelece que, dentre outros especificados no item 3, o Estado que possa receber a transmissão tem, no alto-mar, jurisdição para deter pessoas ou apresar navios que efetuem tais atividades. Deste modo, os meios envolvidos em Patrulha Naval podem reprimir, apresar navios e deter pessoas que efetuem transmissões não autorizadas para o território brasileiro a partir do alto-mar. Mantém-se o raciocínio já efetuado sobre navios na ZEE e zona contígua, fato corroborado por Mello (2001, p.147) ao afirmar que “[...], as estações piratas na zona econômica exclusiva podem ser reprimidas pelo estado costeiro.”.

No mar territorial brasileiro, cabe ao Departamento de Polícia Federal a repressão e a prevenção aos ilícitos ali ocorridos. Os meios envolvidos em Patrulha Naval

serão usados na cooperação com aquele órgão. Neste espaço marítimo os ilícitos de AMACN, tráfico de substâncias estupefacientes e psicotrópicas, tráfico de escravos e transmissões piratas serão tratados de acordo com o Código de Processo Penal brasileiro. Cabe ressaltar que, neste caso, não há pirataria e o tráfico de escravos deverá ser tratado com especial atenção, por estar na jurisdição do Estado de Bandeira do navio.

A partir das 12 milhas que delimitam o mar territorial, com relação aos ilícitos ora enumerados, o espaço marítimo passa a ser considerado como alto-mar. Os meios envolvidos na Patrulha Naval são os indicados para a repressão, podendo contar com o apoio do Departamento de Polícia Federal, observando-se o preconizado na CNUDM e outros tratados internacionais.

## **6- O DIREITO DE VISITA E O DIREITO DE PERSEGUIÇÃO**

Afirma Fiorati (1999) que o direito de visita e o direito de perseguição são as duas modalidades onde se observa a interferência de Estados em navios estrangeiros navegando em alto-mar. Essas são as limitações, originadas nos costumes, aplicadas ao princípio da liberdade dos mares.

Mello (2001) afirma que o direito de visita originou-se no século XIX, quando a Inglaterra passou a utilizá-lo na repressão da pirataria e do tráfico de escravos. Acrescenta Fiorati (1999, p.214):

O direito de visita ocorre em alto-mar quando um navio militar tem fortes suspeitas que um navio comercial dedica-se à pirataria, ao tráfico de escravos, as transmissões não autorizadas, não possui nacionalidade, ou possui a mesma nacionalidade do navio de guerra, mas arvore pavilhão estrangeiro negando-se a hastear o seu pavilhão.

A CNUDM não define o direito de visita, apresentando no seu art. 110 os casos listados acima, ou seja, quando esse direito será exercido. O item 2 do referido art. apresenta os procedimentos para a execução da visita. Ressalta-se que cabe a um navio de guerra proceder à verificação dos documentos de um navio comercial. Assim, é possível enviar ao navio suspeito uma embarcação sob o comando de um oficial, que, na persistência da suspeita, poderá realizar um exame a bordo, que deverá ser feito com toda consideração possível.

O Decreto Presidencial nº 5.129 estabelece no seu art. 5º os procedimentos de visita e inspeção. Será realizada por um grupo composto por militares previamente designados pelo comandante, portando armamento portátil pertencente à Marinha do Brasil e poderá ter representantes de órgãos federais ou estaduais, que atuarão dentro de suas competências legais.

Observa-se que a composição do grupo de visita estabelecido pelo citado Decreto não determina que seja submetido ao comando de um oficial. Portanto deverá ser responsabilidade do comandante do meio que está executando a Patrulha Naval que atribua a um oficial o comando do grupo de visita e inspeção quando abordar um navio estrangeiro suspeito, coadunando desta maneira este grupo ao preconizado pela CNUDM no seu art. 110.

É importante ressaltar que pelo item 3 do art. 110 da CNUDM e conforme observa Fiorati (1999) poderá haver indenização ao navio por danos ou prejuízos sofridos por motivo da visita caso a suspeita seja infundada. Caso o navio seja capturado por suspeita infundada de pirataria, este terá direito a receber indenização por parte do Estado que efetuou a captura. Assim, se faz necessária uma perfeita coordenação e cooperação com os demais

órgãos federais, principalmente na área de informações, para evitar o desgaste político e econômico conseqüente de uma visita a um navio estrangeiro por uma suspeita infundada.

O direito de perseguição (*hot pursuit*), conforme nos mostra Mello (2001), é uma restrição à liberdade dos mares que teve suas origens no direito bizantino que estabeleceu que um caçador que fere um animal selvagem e continua a persegui-lo tem a posse sobre esta presa. É o direito do Estado costeiro de perseguir em alto-mar um navio estrangeiro desde que este tenha infringido os direitos deste Estado, desde que a infração tenha sido cometida em águas interiores, mar territorial, águas arquipelágicas ou na zona contígua. Tal direito está estabelecido no art. 111 da CNUDM que diz que “a perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos.” (BRASIL, 1985, p. 96). A perseguição deve iniciar nos espaços citados acima e continuar em alto-mar, desde que não haja interrupção. Este direito cessa quando o navio perseguido entra no mar territorial do seu Estado ou de um terceiro Estado. Fiorati (1999) lembra que o direito de perseguição não se aplica aos públicos ou a serviço público de outros Estados, tendo em vista sua imunidade de jurisdição. Acrescenta ainda que o Estado costeiro pode perseguir navios estrangeiros que tenham cometido infrações às regulamentações do Estado na ZEE ou na plataforma continental, sendo estas apenas de caráter de exploração econômica de recursos vivos ou não vivos.

Conforme apresenta Mello (2001), os navios de guerra e as aeronaves militares não necessitam de nenhuma autorização especial para exercer o direito de perseguição. Já os demais navios governamentais, mesmo os que estejam exercendo serviços de polícia marítima, necessitam de tal autorização. Assim, os meios utilizados na Patrulha Naval são os indicados para exercer o direito de perseguição.

Diz o item 4 do art. 111 da CNUDM que “[...]. Só se pode dar início à perseguição depois de ter sido emitido sinal de parar, visual ou auditivo, a uma distância que permita ao navio estrangeiro vê-lo ou ouvi-lo.” (BRASIL, 1985, p. 96). Tal determinação também encontra-se no art.4º do Decreto Presidencial 5.129, que diz que o meio empregado em Patrulha Naval, ao se aproximar de navios ou embarcações para realizar inspeções, deverá dar ordem de parar por meios de sinais visuais, sinais rádio ou sinais auditivos. No art. 4º, regulamenta ainda a utilização exclusiva de armamento fixo de bordo, em caso de não atendimento da ordem de parar, com tiros de advertência e, persistindo a recusa de parar, o disparo contra o navio.

Cabe observar que, para alinhar-se ao disposto na CNUDM sobre o direito de visita, seria mais adequado utilizar termo “visita” no art. 4º do Decreto 5.129 em substituição ao termo “inspeção”. O termo “visita” já é utilizado neste Decreto no art. 5º que dispõe sobre grupo de visita e inspeção.

Observa Fiorati (1999) que o direito de perseguição só deve exercido em caso de graves ofensas aos regulamentos do Estado costeiro, ou seja, deve ser realizado de forma bem criteriosa. O item 4 do art. 11 da CNUDM acrescenta que o navio deve ser indenizado por dano ou perda em caso ter sido parado por circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição.

Conforme expõe Mello (2001), o regime de liberdade existente no alto-mar não é um regime anárquico. Existem restrições às liberdades que transformaram o alto-mar em um espaço regulamentado pelo direito. Dentro desta regulamentação, o direito de visita e o direito de perseguição aparecem como as modalidades de interferência do Estado costeiro sobre navios estrangeiros em alto-mar. Conforme apresentado no presente capítulo, a legislação brasileira se alinha à doutrina internacional e imputa aos meios empregados na Patrulha Naval assumem notória relevância no exercício dos direitos de visita e perseguição.

## 7- CONCLUSÃO

O uso do mar como via de navegação por onde escoava grande parte do comércio de um mundo cada vez globalizado e também como provedor de recursos vivos ou não vivos modificaram o tratamento jurídico dispensado ao mar. A liberdade dos mares e a jurisprudência dos Estados sobre faixas do oceano são princípios opostos que estão presentes na história da disciplina jurídica no mar.

Ao apresentar os aspectos da CNUDM e da legislação brasileira que regulamentam a interferência entre os meios que executam a Patrulha Naval e os navios comerciais estrangeiros visa-se ressaltar questões relevantes, sob aspecto jurídico, do exercício da autoridade governamental sobre faixas do oceano.

Na falta de legislação específica nacional sobre águas marinhas, a ratificação da CNUDM demonstrou que esta deve nortear a posição brasileira sobre as atividades nos mares.

As normas costumeiras das práticas marítimas dos Estados sempre predominaram no uso do mar. A codificação destas normas iniciou-se no século XIX, surgindo a idéia de disciplinar as relações que envolviam o mar na Conferência de Haia, em 1930. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, finalizada em 1982, disciplina os assuntos referentes aos espaços marítimos nos dias de hoje.

A delimitação dos espaços marítimos estabelecidos na CNUDM apresenta a divisão dos mares em mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental, alto-mar e área.

A soberania do Estado costeiro se dá no mar-territorial e na exploração da plataforma continental. A zona contígua tem uma função administrativo-repressiva, podendo o estado costeiro tomar medidas de fiscalização necessárias para evitar e reprimir infrações às leis aduaneiras, fiscais, de imigração e sanitárias no seu território. Na ZEE, os Estados têm jurisdição sobre atividades econômicas. O alto-mar é a parte do mar não incluída no mar territorial ou águas interiores de um Estado. A liberdade do seu espaço é exercida nas condições estabelecidas na CNUDM e nas demais normas do direito internacional. A “área” significa o leito do mar, os fundos marinhos e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional e é patrimônio comum da humanidade.

No Brasil a CNUDM entrou em vigor em 16 de novembro de 1994, após ser ratificada e aprovada pelo governo brasileiro. Porém, em janeiro de 1993, a Lei nº 8.617 já estabelecia os limites do mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e

plataforma continental brasileiros, estando dentro do estabelecido pela CNUDM. Assim a legislação brasileira se alinha ao prescrito na CNUDM.

O simples estabelecimento de normas internas não é suficiente para exercer a soberania sobre os espaços marítimos, necessitando ser exercida sua vigilância e defesa.

A Lei Complementar n° 97 explicita as funções subsidiárias da Marinha do Brasil, das quais podemos ressaltar a de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual. Designa ainda o Comandante da Marinha como “Autoridade Marítima”. A Lei Complementar n° 117 prescreve à Marinha a função de cooperar com os órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional.

Visando regular a manutenção da ordem no mar, foi assinado em 2004 o Decreto Presidencial n° 5.129 que dispõe sobre a Patrulha Naval. Executada por meios que possuem uma tripulação submetida às regras da disciplina militar e com comandante legalmente designado, esta sob responsabilidade do Comando da Marinha. Tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos em espaços marítimos jurisdicionais brasileiros e em alto-mar.

Cabe ressaltar que, segundo a CF brasileira, é exclusividade da Polícia Federal exercer as funções de polícia marítima e as funções de polícia judiciária da União. Em Instrução Normativa, o Departamento de Polícia Federal, reafirma a sua competência privativa de Polícia Marítima, com atuação nos portos e mar territorial. Sua finalidade é a repressão aos atos ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira. Na necessidade de se estender além do mar territorial, deverão ser observadas as normas específicas da Marinha do Brasil.

A Marinha do Brasil, no exercício das atividades de Patrulha Naval, tem atribuição para desenvolver atividades de polícia administrativa, enquanto cabe à Polícia Federal a competência de polícia judiciária. A diferença básica entre elas é o fato de que a polícia administrativa incide sobre atividades e é de caráter preventivo, enquanto a polícia judiciária incide sobre os indivíduos e tem natureza repressiva. Assim, observa-se que há uma diluição nos assuntos que dizem respeito ao mar entre mais de um órgão setorial.

A legislação brasileira sobre Patrulha Naval está de acordo com o preconizado na CNUDM, sendo necessária uma coordenação entre atividades da polícia administrativa exercida pela Marinha do Brasil e a polícia judiciária da União exercida pela Polícia Federal.

É dever de todo Estado costeiro reprimir a pirataria, o tráfico de escravos e de substâncias estupefacientes e psicotrópicas. Convém ressaltar que não há pirataria no mar

territorial de um Estado, sendo que neste espaço estes ilícitos são definidos como assaltos a mão armada contra navios.

A pirataria ocorre além do mar territorial, mesmo que sendo na ZEE ou na zona contígua, ressaltando que a pirataria é um crime de direito internacional. Com relação ao tráfico de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, a normas internacionais que tratam deste tipo de ilícito são inconsistentes, sendo a colaboração entre Estados na repressão deste tráfico prescrita por convenções internacionais. Na repressão ao tráfico de escravos ainda não se adotou o princípio da competência Universal, como se faz com a pirataria. Como somente o Estado titular do pavilhão pode exercer sua jurisdição sobre o navio em alto-mar, fica limitada a ação da Patrulha Naval na repressão deste ilícito. As transmissões piratas podem ser reprimidas pelo Estado que as recebe, com jurisdição para deter pessoas e apresiar navios em alto-mar.

No mar territorial brasileiro, a Polícia Federal atuará na prevenção e repressão de ilícitos, cabendo aos meios que executam Patrulha Naval cooperar com a ação daquele órgão. Os ilícitos acima enumerados serão tratados de acordo com o Código de Processo Penal Brasileiro. A partir de 12 milhas, para tais transgressões o espaço marítimo é considerado alto-mar. Os meios que atuam na Patrulha Naval são os indicados para exercer a repressão, podendo contar com o apoio da Polícia Federal.

O direito de visita e o direito de perseguição são as duas modalidades prescritas na CNUDM onde se pode dar a interferência de um Estado em um navio comercial estrangeiro navegando em alto-mar.

Circunstâncias específicas definem quando poderá ser exercido o direito de visita, cabendo a um navio de guerra verificar a documentação de um navio comercial. Pode-se enviar ao navio suspeito uma embarcação sob comando de um oficial para verificação da documentação. Persistindo a suspeita poderá ser realizado um exame a bordo. A legislação brasileira sobre Patrulha Naval prescreve os procedimentos de visita e inspeção, porém não explicita que o comando do grupo de visita e inspeção deverá ser um oficial. Tal fato deverá ser observado pelo comandante do navio de guerra que executa a Patrulha Naval ao abordar um navio suspeito.

O direito de perseguição só deve ser exercido em caso de graves ofensas aos regulamentos do Estado Costeiro. Os navios de guerra não necessitam de nenhuma autorização especial para exercer o direito de perseguição, o que não ocorre com os demais navios em serviço não comercial para o Estado. A legislação do Brasil sobre Patrulha Naval está alinhada à CNUDM no que concerne aos avisos dados ao navio suspeito para parar. Porém



observa que a legislação brasileira usa o termo “inspeção” quando trata da ordem de “parar” dada ao navio suspeito. Utilizar o termo “visita” seria mais adequado em virtude do preconizado na CNUDM.

O regime de liberdade existente em alto-mar não é anárquico. A normatização dos espaços marítimos, o direito de repressão aos ilícitos realizados fora do mar territorial transformou o alto-mar em um espaço regulamentado pelo direito. O alinhamento da legislação brasileira ao prescrito na CNUDM dá aos meios que executam a Patrulha Naval o suporte necessário para a manutenção da ordem nos espaços marítimos.

## REFERÊNCIAS

- BEZERRA, Antônio Vinícius Ferreira. **Os conflitos originados pela superposição de tarefas e as áreas de atuação da Marinha do Brasil e da Polícia Federal.** 2007. 45 f. Monografia - Curso de Política e Estratégia Marítimas, Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2007.
- BRASIL. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1985. 313 p.
- BRASIL. Decreto n. 1.530 de 22 de junho de 1995. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/D1530.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm)>. Acesso em: 01 abr. 2009.
- BRASIL. Decreto n. 5.129 de 6 de julho de 2004. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5129.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5129.htm)>. Acesso em: 01 abr. 2009.
- BRASIL. Lei Complementar n. 97 de 9 de junho de 1999. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp97.htm)>. Acesso em: 05 abr. 2009.
- BRASIL. Lei Complementar n. 117 de 2 de setembro de 2004. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LCP/Lcp117.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp117.htm)>. Acesso em: 05 abr. 2009.
- BRASIL. Lei Nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8617.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm)>. Acesso em: 01 abr. 2009.
- CARVALHO FILHO, José Dos Santos. **Manual de Direito Administrativo.** 19. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008. 1082 p.
- DOMINGUES, Hélio de Almeida. **Manifestação n. 10/2008.** Consultoria Jurídica-Adjunta do Comando da Marinha. 2008.
- FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional.** Rio de Janeiro: Renovar, 1999. 516 p.
- GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. Pirataria Marítima - Uma ameaça em Escala Global. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 128, p.159-170, dez. 2008. Trimestral.
- MADEIRA, José Maria Pinheiro. **Constituição da República Federativa do Brasil interpretada pelo Supremo Tribunal Federal.** Rio de Janeiro: América Jurídica, 2002. 232 p.
- MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-mar.** Rio de Janeiro: Renovar, 2001. 257 p.
- SILVA, Antonio Ruy de Almeida. **Globalização e Segurança Marítima.** Disponível em: <[https://sistema.planalto.gov.br/siseventos/viienee/exec/arquivos/ANAISVIIENEE\\_INTERNET/01SEGURANCAEDEFESA/MESA1\\_1RISCOSEAMEACAS/MESA1\\_1PAPERS/antoniouropodermaritimo.pdf](https://sistema.planalto.gov.br/siseventos/viienee/exec/arquivos/ANAISVIIENEE_INTERNET/01SEGURANCAEDEFESA/MESA1_1RISCOSEAMEACAS/MESA1_1PAPERS/antoniouropodermaritimo.pdf)>. Acesso em: 12 abr. 2009.

SILVEIRA, Fernando Malburg da. Gestão do Mar Patrimonial Jurisdicional. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 129, p.25-38, mar. 2009.