

CF FRANS JACOBUS SNYMAN

A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E
AS OPERAÇÕES NAVAIS:
a luta contra pirataria no Estreito de Malacca.

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

Orientador: CF ALBERTO JOSÉ PINHEIRO DE CARVALHO

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2008

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	2
2 A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR	4
2.1 Áreas Costeiras.....	7
2.2 Zona Econômica Exclusiva.....	8
2.3 Plataforma Continental.....	9
2.4 Alto-mar.....	10
3 O DIREITO DE PERSEGUIÇÃO	11
4 PIRATARIA	12
5 COMBATENDO A PIRATARIA NO ESTREITO DE MALACCA	13
6 CONCLUSÃO	17
REFERÊNCIAS	19

1 INTRODUÇÃO

Arsyad (2007, p. 1) afirma que o oceano para a humanidade tem sido descrito por Alfred Mahan como “A primeira e mais óbvia luz, da qual o mar se apresenta do ponto de vista político e social é a de uma grande rodovia; ou melhor, talvez, em um sentido mais amplo, sobre a qual os homens podem atravessar em todas as direções.”

Aproximadamente 75% do Globo estão cobertos pela água e tal número certamente aumentará caso o padrão do aquecimento global não for revertido. Além do mais, o domínio marítimo¹ sustenta 90% do comércio mundial, e, portanto, é a principal artéria de um sistema global que une os países de todo o mundo.

Ao longo da história mundial, o mar sempre desempenhou um papel importante, mesmo em termos de comércio, exploração, protegendo a soberania dos Estados etc. Contudo, o fato de que grande parte do comércio mundial é realizada através do mar ressalta a necessidade de uma lei internacional que governe a utilização do mar e seus recursos.

A disputa acerca de quem controla os oceanos provavelmente se reporta aos dias de quando os egípcios fizeram à travessia do Mediterrâneo em balsas de papiro. Por anos e séculos, pequenos e grandes países, que possuíam vastas frotas marítimas ou pequenas frotas de pesca, conservando ricas áreas de pesca próximas a costa ou observando colheitas distantes, lutaram pelo direito de chamar longos estirões de oceanos e mares de seus (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).²

“Reivindicações confusas, disseminando poluição, demandas rivais por estoques lucrativos de peixe em águas costeiras e mares adjacentes, fazendo crescer a tensão entre os direitos de nações costeiras a estes recursos e aqueles de pescadores se ausentam por longo tempo, os prospectos de uma rica colheita de recursos no leito do mar, a presença crescente de autoridades marítimas e as pressões da navegação de longa distância e a aparentemente obsoleta, e não conflitante por herança, doutrina de liberdade dos mares – tudo isto ameaçava transformar os oceanos em outra arena para conflito e instabilidade.” (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998, p. 2).

Tal situação gerou um longo processo de negociações internacionais que culminou na Terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar datado de 10 de dezembro de 1982 (doravante denominada de Convenção) sendo aceita pela Autoridade Internacional do Fundo do Mar na Jamaica em 16 de novembro de 1994.

¹ Os oceanos, mares, baías, estuários, ilhas, áreas costeiras e litorais mundiais, além do espaço aéreo acima deles.

² http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm.

Este trabalho irá examinar o histórico para o desenvolvimento da Convenção, o direito de perseguição e a pirataria conforme definidos por tal Convenção, assim como os problemas vividos com a pirataria no Estreito de Malacca no tocante a Convenção e ao direito de perseguição.

Como há restrições quanto à extensão deste trabalho, deve-se saber que nem todos os aspectos da Convenção abordados, porém enfatizarão melhor as zonas marítimas de soberania dos Estados e navegação marítima. Além disso, esse trabalho irá somente focar no efeito da Convenção sobre os problemas vivenciados no Estreito de Malacca no que diz respeito à pirataria, e não a influências políticas, econômicas, culturais ou religiosas.

2 DESENVOLVIMENTO DA CONVENÇÃO

Conforme citado na introdução, o domínio marítimo mundial esteve por muito tempo sujeito à liberdade da doutrina dos mares. Como citado na Organização das Nações Unidas (1998, p. 1) é “[...] um princípio exercido no século XVII, essencialmente limitando os direitos nacionais e a jurisdição sobre os oceanos à estreita região do mar que rodeia a costa de uma nação. O resíduo dos mares foi proclamado estar livre a todos e não pertencente a ninguém.” Contudo, por volta da metade do século XX, preocupações políticas e econômicas provocaram reivindicações de soberania de alcance nacional sobre as águas litorâneas e recursos.

De acordo com a Organização das Nações Unidas (1998, p. 8), “No século XVIII, a tão chamada regra tiro-de-canhão teve ampla aceitação na Europa. Os Estados costeiros deveriam exercer o domínio sobre seus mares territoriais desde que os projéteis pudessem ser lançados de um canhão posicionado no litoral.” Era amplamente aceito uma distância de três milhas náuticas, que levaram os países de todo o mundo a adotar o tradicional limite marítimo de soberania territorial de 3 milhas.

Em 1945, o Presidente Truman dos Estados Unidos da América unilateralmente estendeu a jurisdição do país sobre todos os recursos naturais de sua plataforma continental, inclusive petróleo, gás e minerais. Em 1946, a Argentina reivindicou os direitos sobre sua plataforma e seu mar; Chile e Peru seguiram-na em 1947 e Equador em 1950, reivindicando soberania sobre a zona de 200 milhas náuticas (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

Logo após a Segunda Guerra Mundial, países como o Egito, Arábia Saudita, Venezuela e alguns países do Leste Europeu reivindicaram as 12 milhas náuticas como parte do seu território. Isso demonstrava clara evidência de que os Estados estavam se afastando do limite tradicional de 3 milhas. A Indonésia e as Filipinas estenderam suas jurisdições sobre as águas que cercam suas muitas ilhas (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

O motivo pelo quais os países estavam reivindicando vários mares territoriais estendidos era devido aos avanços tecnológicos na metade do século XX, o que aumentara à possibilidade de exploração da riqueza dos recursos naturais do mar. A exploração de petróleo avançava-se muito além da terra em direção às profundezas das águas litorâneas, minerais começavam a ser retirados do fundo do mar e embarcações de pesca que começavam a esgotar os estoques de peixe (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

Anteriormente, já haviam sido feitas tentativas para codificar a moderna Lei Internacional do Mar, porém, de modo geral, todas fracassaram. Temos por exemplo, a Conferência de Haia de 1930 convocadas pela Liga das Nações, a Convenção das Nações Unidas sobre o I Direito do Mar em Genebra em 1958 e a Convenção das Nações Unidas sobre o II Direito do Mar em 1960 (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

Em 10 de novembro de 1967, o Embaixador de Malta nas Nações Unidas, Arvid Pardo dirigiu-se à Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas e discursou sobre os problemas e riscos associados que estavam sendo experimentados pelo mundo marítimo. De acordo com a Organização das Nações Unidas (1998, p. 4) encerrou seu discurso com um alerta “[...] um regime internacional eficaz relativo ao leito marítimo além da jurisdição nacional claramente definida é a única alternativa pela qual temos esperança de evitar a tensão crescente, inevitável, caso seja permitido que a situação atual permaneça.”

A exortação de Pardo aconteceu em um momento quando muitos reconheceram a necessidade da atualização da doutrina de liberdade dos mares no que diz respeito às mudanças tecnológicas que haviam alterado a relação do homem com os mares. Tal fato iniciou um processo que levou 15 anos e transformou-se em um esforço diplomático global para regulamentar e ditar regras para todas as áreas do oceano, todos os usos e recursos dos mares.

As origens da Convenção remontam às origens da criação de um comitê *ad hoc* constituído por 35 participantes após o apelo de Pardo em 1967. O mandato do comitê era o de examinar a questão do leito marítimo profundo além da jurisdição nacional, as implicações dos avanços tecnológicos das atividades do homem sobre e sob os mares, além conflitantes reivindicações sobre o fundo do mar (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

Assim como em todas as mudanças de paradigmas, havia pessoas contra e a favor das aparentes mudanças do direito do mar. No entanto, a maior parte dos Estados era a favor de um esforço diplomático para regulamentar e reescrever as regras não somente para o leito do mar, mas para todas as áreas oceânicas, usos e recursos.

Em 1968, o comitê *ad hoc* foi ampliado para 41 membros e foi renomeado Comitê para a Utilização Pacífica do Fundo do Mar além dos Limites da Jurisdição Nacional (Comitê do Fundo do Mar). Em 1970, a Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas adotou a resolução 2570 que convocou uma conferência global para preparar uma convenção abrangente sobre todos os aspectos do direito do mar (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

A Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi convocada em Nova York, em 1973. Terminou nove anos após, com a adoção, em 1982, de uma constituição para os mares – a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Durante esses nove anos, representantes de mais de 160 Estados soberanos estiveram envolvidos em discussões que levaram à criação da Convenção (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

De 1973 até 1977 houve oito sessões mantidas principalmente em Nova York e Genebra. Porém, o primeiro texto da Convenção foi produzido na nona sessão em 1980, em Nova York e Genebra (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

A décima sessão foi um marco, pois produziu o primeiro texto oficial do projeto. Havia assuntos de extrema importância que foram debatidos longamente para serem resolvidos (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

A navegação foi uma das questões mais difíceis de solucionar, pois os países geralmente reivindicavam alguma parte de suas áreas marítimas litorâneas como uma zona isoladora para protegê-los de contrabandistas, navios de guerra e outros invasores. Os países estavam preocupados especialmente com as áreas onde a tendência dos anos 60, de 12 milhas náuticas territoriais marítimas, podia vir em conjunto, ou se fundir-se, a fim de estender-se aos estreitos abertos à navegação internacional.

Exemplos de tais estreitos são:

- a) As oito milhas estratégicas do Estreito de Gibraltar para o Mediterrâneo.
- b) As 20 milhas do Estreito de Malacca (a principal via marítima entre o Pacífico e o Oceano Índico).
- c) As 21 milhas do Estreito de Hormuz (única passagem para as áreas produtoras de petróleo do Golfo).
- d) As 14 milhas do Estreito de Bab-el-Mandeb (que liga o Oceano Índico ao Mar Vermelho) (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

A questão da passagem através dos estreitos trouxe uma disputa entre as autoridades navais e os Estados costeiros que controlavam estreitos muito exíguos. Os países costeiros fizeram objeção à demanda de poderes marítimos sobre a livre passagem através dos estreitos. Argumentaram que os navios de guerra tão próximos à costa representariam uma ameaça à sua segurança nacional (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

Insistiram em que Estreitos menores que 24 milhas deveriam ser designados mares territoriais, através dos quais navios de guerra garantiriam o direito de passagem

inocente. As autoridades navais rejeitaram essa idéia, devido a um nível de segurança inaceitável, e o conflito continuou até que uma conciliação foi alcançada com o conceito de passagem de trânsito (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

Outro tópico controverso com o qual a conferência teve que lidar foi a questão da mineração do leito do mar. Levou muito tempo para ser solucionado, porém os detalhes serão omitidos, conforme explicado na introdução.

A décima primeira sessão aconteceu em duas partes ao longo 1982, em Nova York. O resultado foi a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada por 119 representantes na Jamaica entre 6 e 10 de dezembro de 1982. Vários Estados industrializados se abstiveram de assinar, devido à excepcional e precisa regulamentação e regime revolucionário internacional da convenção aplicado ao fundo do mar (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

A Convenção começou a vigorar em 16 de novembro de 1994 e até 16 de julho 2008, 156 países e a Comunidade Européia haviam se juntado à Convenção. Os Estados Unidos da América assinaram o tratado, mas o Senado Norte-Americano não o homologou. Contudo, é considerada, agora, uma codificação da Lei Internacional Consuetudinária sobre a questão (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2008).

2.1 Áreas Costeiras

Um dos principais objetivos da Convenção é fixar limites para estabelecer reivindicações conflitantes além de fortalecer a paz, a segurança, cooperação e relações de amizade dentre os Estados. Todos os aspectos das operações marítimas legais dependem das linhas claramente definidas entre as águas nacionais e internacionais, ou a delimitação de zonas.

Um dos pontos mais controversos em todas as negociações era a amplitude do limite territorial. O de 12 milhas náuticas foi finalmente aprovado pelo Artigo da Convenção de número 3. Com o limite de 12 milhas náuticas, os Estados estão livres para cumprir qualquer lei, regulamentar qualquer utilização e exploração de qualquer recurso (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

A Convenção equilibra os direitos de soberania dos Estados costeiros com o direito da embarcação de passagem inocente, contanto que tal passagem não prejudique o Estado costeiro nem viole suas leis ou ameace sua segurança. Passagem inocente basicamente

significa a passagem sem causar quaisquer problemas, tais como exercícios militares, contrabando, atividades pesqueiras ou de pesquisa.

Estados costeiros têm certos direitos para impedir certas violações e cumprir os poderes da política além de seus mares territoriais a 24 milhas náuticas da costa. Esta área, na qual a Convenção chama de zona contígua, pode ser usada pela guarda costeira ou equivalente naval para perseguir e, caso necessário, prender e deter, indivíduos que violem as leis do Estado costeiro dentro do mar territorial.

Entretanto, os navios usam o desfrutam do direito de passagem de trânsito, conforme definida na seção 2, através dos estreitos usados para a navegação internacional, a menos que exista outra rota conveniente. A passagem de trânsito permite a navegação desimpedida, com menos controle sobre a passagem inocente dos navios que passam. Com exceção de tal passagem de trânsito, os estreitos menores que 24 milhas náuticas podem ser reivindicadas pelos Estados costeiros como parte de seu mar territorial. O impacto desta regra será discutido mais tarde neste trabalho.

A Convenção também toma providências para o governo de Estados arquipélagos (Parte IV). Estados arquipélagos são Estados formados por um ou mais grupos de ilhas, tais como as Filipinas ou Indonésia. Para tais Estados, o mar territorial pode ser uma zona de 12 milhas náuticas que se estende de uma linha que une os pontos mais afastados das ilhas mais longínquas.

As águas entre as ilhas de dentro desta linha são águas de arquipélago sobre as quais o Estado é soberano. Navios de todos os Estados desfrutam do mesmo direito de passagem inocente através das águas que desfrutam através dos mares territoriais.

Além disso, em águas de arquipélago, os Estados podem estabelecer rotas de mar de arquipélago através do quais os navios estrangeiros têm direito de passagem mais extensivos. Contudo, se um Estado arquipélago designar rotas marítimas, o direito de passagem de rotas de mar de arquipélago pode ser exercido através das rotas normalmente usadas para navegação internacional.

2.2 Zona Econômica Exclusiva

Um dos aspectos mais revolucionários da Convenção sobre a Zona Econômica Exclusiva (ZEE, Parte V da Convenção) já obteve um profundo impacto sobre o gerenciamento e conservação dos recursos oceânicos, especialmente peixe. O interesse dos Estados costeiros sobre esses recursos aumentou com a expansão da indústria pesqueira,

abastecida pela tecnologia; a produção pesqueira do mundo cresceu de 15 milhões de toneladas em 1938 para 86 milhões de toneladas em 1989. A Convenção também coincidiu com o aumento do preço do petróleo nos anos 70, que estimulou sua exploração de petróleo ao longo da plataforma continental (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

De acordo com a Convenção, os Estados costeiros podem reivindicar uma ZEE na extensão de 200 milhas náuticas a partir de sua base e explorar, desenvolver, gerenciar e conservar todos os recursos vivos ou não, encontrados nas águas, no fundo do mar, ou em seu subsolo. Isso abrange uma enorme área, que inclui 87% de todas as reservas conhecidas de hidrocarboneto sobre a superfície do mar e quase todos os recursos minerais potenciais de áreas litorâneas conhecidos. As ZEEs também cobrem as regiões mais lucrativas de pesca, pois as mais ricas pastagens de fito plancto estão próximas do mar (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

Mais de uma centena dos Estados estenderam suas jurisdições para 200 milhas náuticas, de acordo com a convenção. Como consequência, 99% da pesca mundial e grande parte do petróleo, gás e outros recursos do mar se encontram sob jurisdição nacional (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

As obrigações gerais e especiais dos Estados costeiros equilibram seus direitos de explorar recursos vivos e não-vivos em suas ZEEs. Os Estados costeiros devem promover a excelente utilização de recursos vivos na ZEE além de assegurar que eles não sejam super-explorados. Os Estados também têm a obrigação de cooperar, conservando os estoques de peixe altamente migratórios. Outros direitos e obrigações sob o regime da ZEE incluem a total permissão de captura para cada espécie de peixe; conservação dos mamíferos marinhos; a obrigação de fornecer aos Estados sem mar acesso a pesca excedente; e medidas que impeçam a poluição e facilitem a pesquisa.

2.3 Plataforma Continental

A Parte VI da Convenção regula atividades nas plataformas continentais. Desenvolvimentos tecnológicos recentes deram amplos acesso a recursos e utilizações encontrados debaixo da água e sob o fundo mar. A Conferência das Nações Unidas de 1958 sobre o direito do mar definiu a plataforma continental conforme citado abaixo:

“[...] o leito do mar e o subsolo das áreas submarinas adjacentes a costa porém a da área do mar, a uma profundidade de 200 metros ou, além deste limite, a

profundidade das águas suprajacentes admite a exploração de recursos naturais das áreas mencionadas.” (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998, p. 13).

De acordo com a Convenção de 1982, a plataforma continental é o leito do mar e o subsolo da área submarina que se estende além dos mares territoriais dos Estados para a margem externa da margem continental, uma distância de 200 milhas náuticas da linha de base, desde que tal margem da plataforma continental seja inferior a esse limite (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

Se a plataforma continental se estender além das 200 milhas náuticas, as nações podem reivindicar jurisdição até 350 milhas da linha base ou 100 milhas náuticas da linha de profundidade de 2500 metros. O limite exato depende de certos critérios tais como a espessura da rocha sedimentar. Tais direitos não afetam o status legal das águas acima da plataforma continental (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998).

2.4 Alto-Mar

De acordo com o Artigo 86 da Convenção, o alto mar é constituído de todas as partes do mar não incluídas na ZEE, mar territorial, águas internas ou de arquipélagos. O alto mar é regido pelo princípio fundamental da liberdade e abertura a todos os Estados sujeitos às condições da Convenção.

Liberdade inclui autonomia de navegação, colocação de cabos submarinos e oleodutos, construção de ilhas artificiais além de outras instalações permitidas pela lei internacional, pesca, e a pesquisa científica.

Nenhuma parte do alto mar pode estar sujeita à jurisdição do Estado. O alto mar somente pode ser usado para propósitos pacíficos. Contudo, cada Estado deve exercer sua jurisdição e controle dos assuntos administrativos, técnicos e sociais sobre os navios que navegam sob sua bandeira. A Convenção fornece detalhes sobre a nacionalidade dos navios e os deveres da bandeira do Estado, inclusive o dever de reprimir a pirataria, tráfico ilegal de drogas, e a proibição de transporte de escravos. Há regras de apreensão e responsabilidade para certos casos específicos.

De acordo com o Artigo 111 da Convenção, os Estados costeiros podem exercer o direito de perseguição. Trata-se do direito de perseguir um navio estrangeiro por alto mar e ZEE quando tal embarcação for suspeita de violar as leis dos Estados costeiros. Maiores detalhes sobre esse assunto serão discutidos na próxima seção.

3 O Direito de Perseguição

A doutrina da perseguição, codificada originalmente na Convenção de 1958 sobre o alto mar e subsequentemente, na Convenção, está baseada nos princípios da lei internacional consuetudinária. O direito foi, na verdade, incluído no Esboço da Convenção de Harvard de 1929 (BAIRD, 2004).

O direito de perseguição permite a uma embarcação oficial estender a soberania do Estado costeiro além do limite territorial.

“A perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrarem nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor, e só pode continuar fora do mar territorial ou da zona contígua se a perseguição não tiver sido interrompida. Não é necessário que o navio que dá a ordem de parar a um navio estrangeiro que navega pelo mar territorial ou pela zona contígua se encontre também no mar territorial ou na zona contígua no momento em que o navio estrangeiro recebe a referida ordem. Se o navio estrangeiro se encontrar na zona contígua, como definida no artigo 33, a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada.” (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1982, p. 57).

A embarcação perseguidora deve estar autorizada a fazer detenções. De acordo com a Convenção Artigo 111.5, isto quer dizer que terá que ser “navio de Guerra ou navios claramente marcados e identificáveis como estando o serviço do governo e autorizado para este fim.”

A perseguição somente poderá ocorrer após a embarcação suspeita desobedecer claramente ordens visuais ou auditivas para parar. O direito de perseguição cessa no momento em que a ação for interrompida ou a embarcação atingir o mar territorial de seu próprio Estado ou de terceiros.

Há diversos Artigos na Convenção que passam de um para outro, ou impactam na execução do Direito de perseguição, mas para os fins deste trabalho, os Artigos 19, 30 e 33 possuem um significado direto.

O Artigo 19 da Convenção define o Significado de Passagem Inocente. Declara que “A passagem é inocente contanto que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou segurança do Estado costeiro.”. Afirma também que operações militares autorizadas ou ações no mar territorial de um Estado costeiro serão “considerados prejudiciais à paz, à boa ordem ou segurança do Estado costeiro”.

Com relação à não conformidade dos navios de Guerra com a lei e os regulamentos de um Estado costeiro, o Artigo 30 da Convenção afirma que:

“Se o navio de Guerra não estiver em conformidade às leis e os regulamentos de um Estado costeiro no tocante à passagem através de mar territorial e desconsidera qualquer solicitação de conformidade a este fato, o Estado costeiro pode exigir que deixe seu mar territorial de imediato.” (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1982, p. 29).

Em suma, isso implica que caso uma embarcação de guerra não tenha autorização para entrar nas águas soberanas de outro Estado, não poderá fazer valer seu direito de perseguição, uma vez que não será mais caracterizada como passagem inocente.

A implicação do Artigo 33 da Convenção sobre o direito de perseguição é que só poderá ser usado/executado quando regulamentos específicos da Zona de Contíguos não forem cumpridos, ou estejam sob suspeita de estar sendo rompidos.

O efeito desses Artigos sobre a luta contra a pirataria ficará claro mais tarde neste documento. Conforme citado por Baird (2004, p. 26) “[...] as condições para o exercício do direito de perseguição são cumulativas. Cada uma delas tem que ser satisfeitas para que a perseguição seja legitimada sob a Convenção.”

4. PIRATARIA

Muitas pessoas acham que os piratas são indivíduos de um só olho, barbas negras, pernas de pau e/ou um gancho de metal no lugar da mão. O fato é que a pirataria moderna é real, mas a idéia de um papagaio cômico no ombro de um pirata passa longe, para dar lugar aos lançadores de granada impelidos por foguetes e armas automáticas.

Segundo McDaniel (2005, p. 8) “Indústrias em progresso, a pirataria e fraude marítima movimentam US 16 bilhões.” Infelizmente, isso não é amplamente divulgada na mídia. McDaniel (2005, p. 20) transcreveu a seguinte afirmativa de Eric Allen da Agência Internacional Marítima “Mesmo no que se refere às hediondas notícias de violência da TV, qualquer aeronave seqüestrada ou coisa similar é considerada uma grande notícia, porém quando um navio é capturado para sempre, e sua tripulação assassinada, ninguém parece se importar.”

Em suma, a Artigo 101 da Convenção descreve a pirataria como “[...] quaisquer atos ilegais de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação, praticados em benefício próprio pela tripulação ou passageiros de um navio [...]” e isto tem de ocorrer “[...] em alto

mar, contra outro navio, ou contra indivíduos ou propriedade que estejam a bordo de tal navio.” Também assegura que a pirataria pode ser “[...] qualquer ato de participação voluntária no funcionamento de um navio com devido conhecimento dos fatos, tornando-o um navio pirata.”

De uma perspectiva estritamente legal, há muito pouca pirataria o *per se* no mundo atualmente, pois a maior parte dos ataques ocorre dentro do limite de 12 milhas náuticas de águas territoriais de um Estado e não em alto mar. Assim, tais incidentes não são legalmente considerados como pirataria; é, de fato, roubo armado (RAYMOND, 2005). De acordo com Sondakh (2004) o Estado nacional há que lidar com tais atos com exclusividade, sob o princípio da soberania dos Estados costeiros e segurança nacional.

Segundo Raymond (2005, p. 7), para superar essa questão, a Agência Marítima Internacional adotou a seguinte extensa definição: “Pirataria é subir a bordo de qualquer embarcação com o intuito de cometer furto ou qualquer outro crime e com a intenção ou capacidade de usar a força em auxílio de tal ato.” Contudo, ela também afirma que tal definição, que cobre todos os atos independentes da localização da embarcação, não tem status na lei internacional.

Mais uma vez, de acordo com o Artigo 107 da Convenção, somente um “[...] navio de guerra ou embarcações claramente marcadas e identificadas como estando o serviço do governo e autorizado para tal” podem deter um navio pirata.

Há um enorme volume de informação disponível sobre pirataria em alto mar, mas para efeito deste trabalho, só é necessário saber que se trata de uma indústria multibilionária em dólares e de que forma a Convenção a define.

5. Combatendo a Pirataria no Estreito de Malacca

Geograficamente, o Estreito de Malacca se estende por cerca de 600 milhas náuticas entre a costa oeste da Península Malaia e da costa leste da Ilha de Sumatra. A largura de sua entrada ao norte é cerca de 126 milhas náuticas e no extremo sul, a parte mais estreita tem cerca de 8 milhas náuticas de largura. Em seu ponto mais raso, o canal tem somente 25 metros de profundidade. Os países que formam fronteiras com o Estreito são a Malásia, Indonésia e Singapura.

O Estreito de Malacca é a via marítima de maior importância e mais movimentada do mundo, pois é a rota mais curta entre o Leste da Ásia e o Oriente Médio, Europa e África (ARSYAD, 2007). Tal via encurta a rota em 2000 km se comparada à rota mais rápida, o

Estreito de Sunda. De acordo com Arsyad (2007), China, Japão e Korea dependem do estreito em 80%, 90% e 100% de seu petróleo, respectivamente. Ele também afirma que hoje, um terço do comércio mundial e metade do abastecimento de petróleo são transportados através dos estreitos por 90,000 vias.

A pirataria é sempre referida como um crime móvel, pois novos sinais surgem o tempo todo. Contudo, segundo McDaniel (2005, p. 8) “Uma coisa é certa: já há algum tempo, as duas áreas indiscutivelmente mais perigosas são cada um dos lados do Estreito de Malacca, entre a Malásia de um lado e a Ilha Indonésio de Sumatra de outro.”



FIGURA 1 – Mapa do Estreito de Malacca

De acordo com o relatório da Agência Marítima Internacional (AMI), os ataques mundiais de pirataria decresceram pelo terceiro ano consecutivo em 2006. Os ataques aos navios no mar em 2006 caíram para 239 embarcações, diminuindo 276 em 2005. A mesma tendência ecoou no Estreito de Malacca, onde os ataques caíram de 79 em 2005 para 50 em 2006 (Agência Marítima Internacional, 2008).

Contudo, a AMI relatou em outubro de 2007 que a Indonésia continuava a ser a região mundial mais atacada, registrando 37 ataques desde janeiro de 2007, não obstante uma melhora do mesmo período de nove meses de 2006 (Agência Marítima Internacional, 2008).

Entretanto, em 2004, a região contava com 40% da pirataria mundial. Houve 325 ataques piratas relatados mundialmente em 2004; enquanto nove ocorreram nas águas da Malásia e oito nas de Singapura, um total de 93 ocorreram em águas da Indonésia (LEE, 2005). Todavia, quando um indivíduo considera a definição de pirataria da Convenção, não há pirataria no Estreito de Malacca, pois todos os episódios aconteceram em águas territoriais.

O que torna a luta contra os piratas tão difícil no Estreito de Malacca? É de opinião do autor que a resposta está na desatualizada e, algumas vezes, rígida natureza da Convenção. Conforme citado anteriormente neste documento, a lei sobre o direito de perseguição data de 1929. Em 1929, os mares territoriais dos Estados estavam somente a uma distância de três milhas da terra.

Como a pirataria provavelmente teria acontecido em alto mar, teria se encaixado na definição atual de pirataria. Contudo, o direito de perseguição não teria conseguido ser efetivado, pois só pode começar a vigorar quando a embarcação infratora estiver nas águas territoriais do navio perseguidor.

Quando tratamos do problema no século XXI, a Convenção é muito clara sobre a demarcação de mares territoriais, o alto mar, o direito de perseguição e o direito dos Estados soberanos.

Primeiramente, resultou que a limitada natureza do estreito de Malacca é dividida somente em mares territoriais e, portanto, não possui mar aberto. Assim, por definição, a pirataria não pode ocorrer no Estreito de Malacca.

Segundo, a Convenção assegura claramente que o direito de perseguição só pode ter início após ter sido dada a uma embarcação um nítido sinal visual ou audível para parar. Afirma também que só pode ter início enquanto a embarcação suspeita estiver nas águas territoriais da embarcação perseguidora. Também deixa claro que o direito de perseguição termina quando a embarcação perseguida adentra suas próprias águas ou as de um terceiro Estado. Por conclusão, tais regulamentos basicamente anulam o direito de perseguição no Estreito de Malacca.

Com base no acima exposto, as embarcações piratas têm as seguintes opções para evitar a captura ou detenção por um dos três Estados costeiros: quando são pegas no processo de pirataria, e ordenadas a parar, podem fugir para águas territoriais mais próximas de outro Estado. Ao entrar nessas águas, a perseguição cessa automaticamente. Devido a

pouca largura do Estreito, não é muito difícil para as embarcações piratas alcançarem tal objetivo.

Muitas embarcações piratas são bem equipadas (MCDANIEL, 2005) e, portanto, possuem o equipamento de radar necessário à detecção da aproximação de embarcações de patrulha. Tudo o que a embarcação pirata tem a fazer é rumar para suas águas territoriais, ou a de um terceiro Estado a fim de evitar o risco da perseguição. Uma vez em outras áreas territoriais, fica impossível para a embarcação de patrulha iniciar o direito de perseguição.

Os Artigos 30 e 33 deixam bem claro que navios de guerra não estão autorizados a operar nos mares territoriais de outro Estado, a menos que uma autorização prévia lhes seja dada. Contudo, o Artigo 280 da Convenção (Conciliação de disputas por meio de quaisquer meios pacíficos escolhidos pelas partes) afirma que as partes podem “[...] podem, a qualquer momento, a conciliar uma disputa entre si, no que diz respeito à interpretação ou aplicação desta Convenção por meio de quaisquer meios pacíficos de sua escolha.”

Isto implica que talvez haja uma solução para superar a rigidez da lei do direito de perseguição conforme definido pela Convenção. Porém, isso tem de ser lido junto com os Artigos 2, 34, 47 e 49 da Convenção.

“De acordo com os Artigos 2, 34, 47 e 49 da Convenção de 1982, a Soberania do Estado é a mais alta autoridade em um Estado para desempenhar uma ação considerada necessária pelo bem do interesse nacional/estadual, baseado nas leis nacionais e se atentando a lei internacional. A base legal para a autoridade de um Estado em um território é a existência de um Estado como Estado independente e soberano. A soberania do Estado cobre o território, o interesse nacional e o controle das atividades no território do Estado. No entanto, o país tem o direito ou autoridade para gerenciar ou elaborar legislações, controlar a aplicação dos regulamentos e o cumprimento da lei para o interesse do país.” (SONDAKH, 2004, p. 2).

Eis um dos maiores problemas na luta contra a pirataria no Estreito de Malacca. Em um acordo conseguido em 2004 (Iniciativas de Proteção no Estreito de Malacca), os três Estados litorâneos concordaram em cooperar e intensificar seu patrulhamento na luta contra a pirataria. Embora isto pareça perfeito no papel, Arsyad (2004) afirma que “patrulhas coordenadas frequentemente se embaraçam nas complexidades da jurisdição marítima”.

Ele também afirma que “O maior objetivo da marinha de guerra é fazer valer a soberania em águas nacionais. Por esta razão, não há direito de perseguição nas vizinhas

águas territoriais, e até o momento os três Estados litorâneos não conseguiram estabelecer nem sequer uma margem de perseguição tolerável.”

Além disso, Lee (2005, p. 1) afirma que “Uma das principais causas citadas para o fracasso da colaboração trilateral para eliminar a pirataria foi devido à marinha de guerra não possuir a jurisdição para perseguir piratas fora de suas fronteiras nacionais — Singapura e Indonésia apoiaram tais direitos limitados de perseguição.” No entanto, a Malásia ainda insiste em seu direito de soberania.

Assim, fica claro que, embora haja formas de superar alguns dos regulamentos da Convenção, a Convenção também protege o direito de um Estado soberano. Enquanto algum dos três Estados do litoral do Estreito de Malacca for contra as medidas propostas para combater a pirataria na região, as operações multilaterais não serão tão eficazes quanto poderiam.

6. CONCLUSÃO

A Convenção foi escrita e aceita a fim de tornar o mundo marítimo mais seguro e para proteger a soberania dos Estados. Trata-se de um documento muito abrangente e o Secretário Geral das Nações Unidas o chamou de "possivelmente o instrumento de maior significado legal deste século" (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1998, p. 6).

No entanto, o alto índice de pirataria no Estreito de Malacca e os problemas vivenciados pelos Estados litorâneos para combatê-lo com eficácia, realçaram grandes deficiências na convenção.

É essencial que a definição de pirataria da Convenção seja reescrita, pois fica claro que, segundo a definição (alto-mar), legalmente a pirataria não ocorre no século XXI. Também a rigidez da lei sobre o direito de perseguição deve ser reavaliada, pois há muitas brechas que podem ser usadas pelos infratores para escapar da captura, ou evitar um processo.

A comunidade marítima internacional deve atuar como mediadora no Estreito de Malacca a fim de encontrar uma forma de permitir um limitado direito de perseguição nas águas territoriais de um dos três Estados do litoral. Há que haver um acordo equilibrado entre os direitos de soberania dos Estados e a segurança do Estreito de Malacca.

Se um navio for afundado na parte estreita do Estreito devido a atos piratas, causará a perda de milhões de dólares para a economia mundial. Portanto, a Organização das Nações Unidas devem decidir sobre o equilíbrio entre a importância econômica do Estreito

para a economia mundial e o direito soberano de um Estado de impedir navios de guerra de outros Estados entrarem em seus mares territoriais.

“Decorridos 10 anos a contar da data de entrada em vigor da presente Convenção, qualquer Estado Parte pode propor, mediante comunicação escrita ao Secretário Geral das Nações Unidas, emendas concretas à presente Convenção, exceto as que se refiram a atividades na Área, e pode solicitar a convocação de uma conferência para examinar as emendas propostas. O Secretário Geral deve transmitir tal comunicação a todos os Estados Partes. Se, nos 12 meses seguintes à data de transmissão de tal comunicação, pelo menos metade dos Estados Partes responderem favoravelmente a esse pedido, o Secretário Geral deve convocar a conferência.” (A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1982, p. 135).

Como a Convenção foi assinada em 16 de novembro de 1994, o Artigo 312 da Convenção torna possível aos Estados usuários pôr em vigor as mudanças conforme mencionado anteriormente. Visando a segurança de suas embarcações, suas cargas, suas tripulações no mar e a economia mundial, é dever das Nações Unidas investigar a situação no tocante à pirataria no Estreito de Malacca a fim de fazer as mudanças pertinentes na Convenção.

REFERÊNCIAS

ARSYAD, Rosihan. **Cooperation Amongst the Littoral and User States' Navies and Coast Guards to Safeguard Shipping through the Malacca Strait**. 02 outubro 2007. Disponível em: <<http://www.msstate.edu/chair/radvanyi/AESC/Papers%20and%20Presentations-pdf/Arsyad,%20Rosihan.pdf>>. Acesso em: 30 junho 2008.

BAIRD, Rachel. **Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An Analysis of the Legal, Economic and Historical Factors Relevant to its Development and Persistence**. Melbourne Journal of International Law, v 5. 2004. Disponível em: <[http://www.mjil.law.unimelb.edu.au/issues/archive/2004\(2\)/01Baird.pdf](http://www.mjil.law.unimelb.edu.au/issues/archive/2004(2)/01Baird.pdf)>. Acesso em: 27 junho 2008.

BERNAERT, Arnd. **Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea**. Disponível em: <<http://www.bernaerts-guide.de/>>. Acesso em: 27 junho 2008.

DUARTE, Lynce de F. **A Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar**. Anais do Clube Militar Naval, vol CXXV, julho/setembro 1995. 582 p.

DUARTE, Lynce de F. **O Direito de Perseguição**. Anais do Clube Militar Naval, v CXXVI, julho/setembro 1996. 548 p.

IMO. **Reports on Piracy and Armed Robbery Against Ships**. Outubro 2008. Disponível em: <http://www.imo.org/Circulars/index.asp?topic_id=334>. Acesso em: 06 agosto 2008.

KHURSHED, Alam. **Law of the Sea-1982: Governing the Oceans**. 20 maio 2006 Disponível em: <<http://www.thedailystar.net/law/2006/05/03/index.htm>>. Acesso em: 27 junho 2008.

LEE, Diana. **Pirates Strike at Will in the Straits of Malacca**. 2005. Disponível em: <<http://uniorb.com/ATREND/piracy.htm>>. Acesso em: 06 agosto 2008.

MAYNE, Mark. **'Hot Pursuit' Agreement Would Protect Vulnerable Waterway**. Disponível em: <<http://www.crosswalk.com/1332934/>>. Acesso em: 27 junho 2008.

MCDANIEL, Michael S. **Modern High Seas Piracy**. Novembro 2005. Disponível em: <http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html>. Acesso em: 27 junho 2008.

PERMAL, Sumathy. **Piracy and Sovereignty in the Strait of Malacca**. Maritime Institute of Malaysia, 11 Maio 2005. Disponível em: <<http://www.mima.gov.my/mima/htmls/papers/pdf/sumathy/som-piracy.pdf>>. Acesso em: 27 junho 2008.

O'CONNEL, D.P. **The Influence of Law on Sea Power**. Maryland: The Naval Institute Press, 1975. 204 p.

RAYMOND, Catherine Z. **Piracy in Southeast Asia New Trends, Issues and Responses**. Outubro 2005. Disponível em: <<http://www.idss.edu.sg/publications/WorkingPapers/WP89.pdf>>. Acesso em: 06 agosto 2008.

ROSENBERG, David. **Dire Straits: Competing Security Priorities in South China Sea.** 13 abril 2005. Disponível em: <<http://www.japanfocus.org/products/details/1773>>. Acesso em: 27 junho 2008.

SONDAKH, Bernard K. **National Sovereignty and Security in the Strait of Malacca.** Setembro 2004. Disponível em: <<http://www.mima.gov.my/mima/htmls/conferences/som04/papers/sondakh.pdf>>. Acesso em: 06 agosto 2008.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea: Chronological Lists of Ratifications.** 16 julho 2008. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>. Acesso em: 08 agosto 2008.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea: A Historical Perspective.** 1998. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>. Acesso em: 27 junho 2008.

UNITED NATIONS. **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: 27 junho 2008.

YOUNG, Adam J. **Local Pirate Gangs, Strategic Waterways.** Março 2005. Disponível em: <http://www.ias.nl/nl/36/IIAS_NL36_11.pdf>. Acesso em: 27 junho 2008.

YOUNG, Adam J.; VALENCIA Mark J. **Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility.** Contemporary Southeast Asia, v 25. 2003. Disponível em: <<http://www.southchinasea.org/docs/Young%20Valencia,%20Conflation%20of%20Piracy%20and%20Terrorism.htm>>. Acesso em: 27 junho 2008.