

## PIRATARIA MARÍTIMA: DA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO À RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR INTERNACIONAL DE MERCADORIAS

### *PIRACY: FROM NAVIGATION SAFETY TO THE INTERNATIONAL CARRIER'S RESPONSIBILITY*

Ivo Teixeira Gico Júnior \*

Joedson de Souza Delgado \*\*

**RESUMO:** A pirataria no cenário contemporâneo tem aumentando significativamente e representa um gravame para o comércio marítimo, à estabilidade dos governos, ao meio ambiente e a integridade física/psíquica da tripulação. Neste contexto, a pretensão do artigo é analisar o contexto internacional dessa ação sob o aspecto da segurança marítima e da responsabilidade do transportador de mercadorias estabelecendo, assim, uma discussão a partir da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e da Convenção de Bruxelas como possibilidade para a sua prevenção e repressão. A partir da pesquisa qualitativa algumas mudanças e inovações no âmbito da noção clássica de pirataria serão debatidas, a fim de enfrentar com mais eficácia este fenômeno delitivo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Pirataria. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Convenção de Bruxelas. Segurança marítima. Responsabilidade do transportador.

**SUMÁRIO:** Introdução. 1 Aportes teóricos sobre a pirataria. 2 Implicações contemporâneas do crime de pirataria. 3 Necessidade de reformulação dos critérios conceituais de pirataria. 4 Questões sistêmicas da pirataria no transporte marítimo internacional de mercadorias. Conclusão. Referências Bibliográficas.

**ABSTRACT:** Piracy in the contemporary scenario has grown significantly and represents a nuisance for maritime negotiation, for government stability, for the environment and the crew's physic and psychological integrity. Therefore, the objective of this paper is to analyze the international context of such events under the scope of maritime safety and the carrier's responsibility, establishing a discussion based on the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Brussels Convention on the possibility of prevention and repression. Through a qualitative research, some changes and innovations on the classic understanding of piracy were discussed in order to fight, in a more efficient manner, such criminal act.

**KEYWORDS:** Piracy. United Nations Convention on the Law of the Sea. Brussels Convention. Maritime Safety. Carrier's responsibility.

116

## INTRODUÇÃO

A fim de que possa formar um conceito satisfatório da “pirataria”, é mister recorrer-se a uma série de considerações em torno do que ela tem sido e do que se propõe a ser. Para a consecução desse objetivo, os mais autorizados tratadistas vem procurando situar a posição

\* Doutor em Direito pela Universidade de São Paulo (USP) e doutor em Economia pela Universidade de Brasília (UnB). Mestre com honra máxima (James Kent Scholar) pela Columbia Law School, Nova York, EUA. Professor da Graduação e do Programa de Pós-Graduação *stricto sensu* em Direito do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB). Advogado.

\*\*Mestrando em Direito no Centro Universitário de Brasília (UniCEUB). Especialista em Direito Administrativo pelo Instituto Brasiliense de Direito Público (IDP). Graduado em Administração pela Universidade de Brasília (UnB) e graduado em Direito pelo Centro Universitário do Distrito Federal (UDF). Servidor da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

que a “pirataria” tem desfrutado através do tempo e do espaço. A começar pelo significado de sua denominação.

A palavra pirataria, originariamente significando do grego “peiratēs” que denomina aquele que ataca; do latim “pirata” que exprime ladrão do mar; do italiano “corsaro” que adveio “corsário” entendido como navio de um país adversário que assaltava embarcações à obtenção de lucros; do francês “boucanier” que originou o termo “bucaneiro” do dialeto dos indígenas das ilhas do Caribe que assavam carnes e peixes na treliça de madeira; por fim, do inglês “freebooter” emprestado do holandês “vrijbuit” designado por aquele que ameaça o comércio marítimo (SALMORAL, 1992).

Em sua longa evolução, a pirataria adquiriu outra acepção, a de cópia, venda ou disseminação de materiais ou obras resguardadas por direitos autorais, de marca/imagem e propriedade intelectual/industrial, a exemplo, CDs, DVDs, roupas e diversos outros produtos.

Esta revisão bibliográfica terá, portanto, como objeto de pesquisa verificar e analisar os pressupostos teóricos da fragilidade do regime jurídico, internacional e doméstico, face a um modo de vida que evoluiu ao longo dos séculos que tem-se manifestado em muitas formas e não confinado a uma área geográfica. Obtém, assim, os esforços das Organizações das Nações Unidas (ONU), da Organização Marítima Internacional (OMI ou IMO – *International Maritime Organization*, em inglês), das forças militares e policiais destes países costeiros quanto a prevenção e combate desse ilícito.

Vê-se, assim, que o crime de pirataria encontra-se presente em mares e oceanos desde a história da humanidade – não podendo precisar uma data certa da sua aparição –, mas que existe relato desta atividade presente na civilização romana, antes de Cristo.<sup>1</sup>

Salmoral (1992, p. 27) apontou os motivos precípuos que vinculam a tripulação:

Foi dito que os piratas adotaram esta atividade por variadíssimas razões, tais como a busca de liberdade, a luta por ideais religiosos, a busca por aventura, etc. Tudo isso pode ser verdade em uma escala menor, e valorizamos esses motivos, mas não pode ser mascarado com a realidade fundamental, que a pirataria foi alimentada por deserdados, miseráveis.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> “La configurazione del pirata come ‘nemico del genere umano’ (*hostis humani generis*) da combattere è antica; già i Romani avevano attribuito poteri straordinari a Pompeo Magno nel 67 A.C. per debellare radicalmente i pirati della Sicilia che infestavano il Mediterraneo orientale”. A figura do pirata como o “inimigo da humanidade” (inimigo da raça humana) é antiga; os romanos tinham dado poderes extraordinários para Pompeu, o Grande, em 67 a.C. para erradicar significativamente os piratas que infestavam da Sicília ao Mediterrâneo Oriental. (CAFFIO, 2013, p. 91, tradução nossa).

<sup>2</sup> Se há dicho que los piratas tomaron este oficio por razones variadíssimas, como buscar la libertad, combatir por sus ideas religiosas, encontrar aventuras, etc. Todo esto puede ser verdad en una escala menor, y vamos valorar

Pestana Ramos (2006, p. 258) descreveu a representação social dos piratas difundida por mitos e lendas<sup>3</sup> “[...] que atuavam no Caribe foi forjada a partir de 1678, com a publicação, em Amsterdã, da obra *Piratas da América*; reforçada em 1724, quando em Londres se publicou *História dos roubos e assassinios dos mais notórios piratas*.”

A partir destas obras literárias amoldou-se a cultura popular do século XVIII – estendido nos tempos atuais pelos entretenimentos da *Walt Disney Company* – sobre o estereótipo e rótulo historicamente construído do pirata impiedoso, em busca de tesouro.

Da divulgação pela Sexta Arte à perpetuação das imagens formadas por filmes e narrativas televisivas formou-se a credence e ilusão que não infalivelmente possa ser verdadeiro, mas indissociou aos piratas a violência às comunidades costeiras quando, na realidade, “Para os contemporâneos aos séculos XVI e XVII, a pirataria era um tipo de negócio, financiado por comerciantes que procuravam obter lucro com o investimento.” (PESTANA RAMOS, 2006, p. 258).

Invisível ao cotidiano da maioria das pessoas nos dias de hoje, a pirataria é uma grande preocupação dos armadores, seguradoras, tripulações e proprietários da carga que poderá afetar o preço das *commodities* agrícolas, ambientais e minerais e outros produtos primários e manufaturados.

O problema da pesquisa, portanto, consiste em indagar se os possíveis modelos de dissuasão e de segurança promovidos pela governança regional e/ou global antipirataria são elementos mitigadores da responsabilidade contratual do armador sobre o transporte de mercadorias.

A estrutura do trabalho foi organizada em quatro momentos. No primeiro, analisar-se-á a trajetória histórica desse delito e seus elementos de forma ampla para, *pari passu*, aprofundar a gênese, sua expansão e sua situação global. Após, procurar-se-á reformular sua concepção para, em seguida, aportar as implicações contemporâneas da pirataria no ambiente marítimo. Por fim, aborda a responsabilidade civil do transportador marítimo cujo tema é puramente econômico impactando na arena empresarial e política.

---

tales razones, pero no puede enmascarse con ello la realidade fundamental, que es que la piratería se nutrió de desheredados, de miserables. (SALMORAL, 1992, p. 27).

<sup>3</sup> Segundo Costa Lima (1981, p. 219), representação social é quando cada membro de uma sociedade aloca significados ao mundo das coisas e dos seres.

## 1 APORTES TEÓRICOS SOBRE A PIRATARIA

A Convenção sobre o Alto-Mar de 1958, em seu artigo 15, define os ataques de pirataria como aqueles que contemplam violência, assalto, manutenção de reféns com pedido de resgate cometidos contra qualquer membro da tripulação ou dos passageiros de um navio ou aeronave privados, e guiados para o mar aberto, ou em águas sem jurisdição governamental, contra outro navio/aeronave, pessoas ou bens a bordo (ONU, 1958).

Martin-Nieto (1968, p. 17) ressalta particularidade da história da pirataria desde a época do desenvolvimento da navegação e do estabelecimento de novas rotas:

Curiosamente, o poderio da Inglaterra uniu-se com os piratas, com os quais esta nação fez seus primeiros ensaios no mundo americano. Monarcas ingleses, assim como, os franceses – inimigos irreconciliáveis da Monarquia de Habsburgo – aproveitaram-se da pirataria em sua luta contra estes, mas não diretamente organizado. Lhes deram títulos nobres e fingiu desautoriza-los quando os espanhóis fizeram as principais reivindicações. Na primeira, os piratas agiram principalmente no Caribe, mas a partir da última metade do século XVI também devastou a costa do Pacífico, saqueando navios e portos.<sup>4</sup>

119

Para compreender a pirataria na dimensão político-econômica, Gall e Gall (1957, p. 14) assevera que “[...] quando sabemos as causas, descobrimos que, em todas as épocas, a pirataria tem passado por ciclos definidos e intervalos.”<sup>5</sup>

Para tanto, a forma de conquistar a embarcação ocorre quando:

A primeira fase é a “concentração” em um determinado período de tempo. As tentativas tímidas dos grupos isolados utilizam pequenas embarcações. Sua técnica é sempre a mesma: uma emboscada no porto; conhece o trabalho de um determinado navio ou inimigo particular; abordagem calmamente, como pescadores e, de repente, sobem a bordo com cordas e corre ao longo do convés, atacando aleatoriamente (...). Sua única chance de sucesso reside em surpreender. (GALL; GALL, 1957, p. 14).<sup>6</sup>

<sup>4</sup> “Es interesante observar que el poderio de Inglaterra se unió en la piratería, con la que esa nación realizó sus primeros ensayos en el mundo americano. Los monarcas ingleses, lo mismo que los franceses, enemigos irreconciliables de los Habsburgo, se aprovecharon de la piratería en su lucha contra estos, aunque no la organizaron directamente. Daban títulos nobiliarios a sus principales jefes y fingían desautorizarlos cuando se producían las reclamaciones españolas. Al principio, los piratas actuaron principalmente en el Caribe, pero a partir del último tercio del siglo XVI asolaron también la costa del Pacífico, saqueando naves y puertos”. (MARTIN-NIETO, 1968, p. 17).

<sup>5</sup> “[...] cuando ya conocemos sus causas, descubrimos que, en todas sus épocas, la piratería ha pasado por ciclos definidos, ciclos compuestos de períodos”. (GALL; GALL, 1957, p. 14).

<sup>6</sup> “El primer período es el de “concentración” y due un prolongado espacio de tiempo. Corresponde a los intentos tímidos de grupos aislados que utilizan pequeñas embarcaciones. Su técnica es siempre la misma: emboscados en una ensenada, esperan; conocen la ruta de un determinado navío o de un enemigo; lo acechan, se acercan tranquilamente, como pescadores y, de improviso, suben a bordo encaramándose por betas y jarcias y se precipitan sobre el puente, agrediendo al azar... Su única posibilidad de éxito descansa en la sorpresa”. (GALL; GALL, 1957, p. 14).



O assunto, decerto, comporta nuances diversos de investigação. Explorar-se-á na perspectiva normativa do termo pirataria incluindo suas consequências jurídicas descritas nos artigos 100 a 107 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM ou UNCLOS – *United Nations Convention on the Law of the Sea*, em inglês) firmado em Montego Bay, Jamaica em 1982 e sancionado no Brasil pelo Decreto nº 1.530 em 1995 (ONU, 1982; BRASIL, 1995).

Nota-se que a pirataria é qualquer ato de cooperação voluntária no emprego de um navio ou de uma aeronave, por aquele que o pratica, ciente que tais bens móveis *sui generis* são piratas. Observa-se, ainda, que pirataria é todo ato que desafia ou facilite o seu cometimento.

Segunda tal visão a pirataria cometida por um navio de guerra ou por um navio/aeronave de Estado cuja tripulação se amotinou e tomou o seu controle são iguados a ataques cometidos por aeronaves ou barcos privados.

Nessa mesma parte, um navio ou aeronave é considerado pirata se a pessoa em cujo poder realmente se pretendeu utilizar para o consentimento do ilícito. O mesmo se aplica quando o navio ou aeronave utilizada para esse crime encontra-se sob a titularidade das pessoas culpadas pelo ato.

Consolidou-se um costume internacional de que qualquer Estado pode – em zona marítima que não pertence ao domínio de outrem fixado acima de duzentas milhas náuticas da faixa litorânea – conservar a nacionalidade de um navio/avião pirata ora objeto de captura, prender os delinquentes e apreender suas mercadorias. Essa forma de jurisdição universal de aplicabilidade extraterritorial permite que a justiça do Estado do navio ou da aeronave confiscados escolha como que irá despojar os bens, resguardados os direitos de terceiros de boa-fé.

Os veículos de transporte marítimo piratas somente podem ser perseguidos, capturados e guiados a um porto do seu Estado pelos submarinos, fragatas, contratorpedeiros embarcações-patrolha e seus caças embarcados, entre outros, a serviço do governo que estejam autorizados e visivelmente identificados. Especificamente para esses casos, os ataques de piratas têm como consequência a perda da proteção da autoridade competente, que é o Estado de bandeira, mas mantém a sua jurisdição sobre a aeronave/barco, salvo se a lei do Estado que tem dividido a nacionalidade da pirataria seja a base para sua perda.

Destarte, considerando que os piratas visam riquezas das aeronaves/navios e, nesse intento, agem sós ou em bando, verifica-se que não é necessária à intenção de pilhar (*animus furandi*) bastando a intenção de prejudicar (*animus nocendi*) por ódio ou vingança.

A pirataria é um crime sujeita as normas internacionais que ocorre no Alto-Mar, na Zona Econômica Exclusiva e na Zona Contígua. É dirigido contra um navio ou uma aeronave em alto-mar (ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos) ou contra um navio, aeronave, pessoas ou bens em lugar que esteja fora dos limites da jurisdição de um país. Todavia, se um ato ilícito for cometido no Mar Territorial, nas Águas Arquipelágicas, nos Portos e nas Águas Interiores estão sujeitos ao direito penal do Estado costeiro sendo classificada pelo OMI como Assalto À Mão Armada Contra Navios (AMACN).<sup>7</sup>

É nos *Codex* de cada Estado-nação que podem ser encontrados conceitos diferentes de pirataria que, em certas ocasiões, correspondem ao conceito internacional das condições vertidas no artigo 101 da CNUDM. Um exemplo típico é o artigo 1.135 do Código de Navegação italiano que se atenta para o benefício econômico da pirataria, condição não exigida pela CNUDM (ITALIA, 1942).

Na verdade, a pirataria iniciou-se com a violência no mar sob a autoridade de um Estado. Os piratas ou navios piratas foram autorizados a agirem nas operações navais conjunta contra os países rivais pela chancela de determinado poder soberano através de uma “carta de corso” (CASELLA, 2015, p. 602). Em troca, os bens capturados eram rateados entre o país combatente e o corsário que, até então, tentava controlar os ataques não autorizados, a violência e os saques. É possível constatar que os piratas agiam em interesse próprio, todavia a serviço de um país ou de um governo em particular para afirmar relações de poder.

Desde essa época, a pirataria nunca desapareceu, mesmo após sua proibição formal em 16 de abril de 1856 pela Declaração Naval de Paris (COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE, CICR, 2016). De ocorrência esporádica, a pirataria sobreviveu em termos

<sup>7</sup> “Armed robbery against ships” means any of the following acts: .1 any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea; .2 any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above”. “Roubo à Mão Armada contra Navios” é qualificado por quaisquer dos seguintes atos: 1. Qualquer ato ilegal de violência ou detenção, depredação ou ameaça além dos atos de pirataria, cometidos para fins pessoais e direcionados à navios ou pessoas ou propriedades a bordo, como um navio em águas do Estado, águas arquipelágicas e mar territorial e; 2. Quaisquer atos de facilitação ou incitação dos atos ilegais referidos acima”. (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, IMO, 2014, tradução nossa).

aceitáveis, conquanto, sempre trouxe prejuízos as transações mercantis, via marítima, acobertado pelo exponencial aumento dessa modalidade ao longo do tempo.

## 2 IMPLICAÇÕES CONTEMPORÂNEAS DO CRIME DE PIRATARIA

Nos últimos anos, particularmente desde 2006, tem aumentando drasticamente o número de embarcações pirateadas, sendo que, em outubro de 2013 a outubro de 2015, os ataques reduziram abruptamente dados a presença da força naval e/ou de segurança pública em zonas de maior suscetibilidade.

Segundo o relatório do *Reporting Piracy Center* da *Internacional Maritime Bureau* (IMB), em 2010, houve 445 ataques (10% a mais que em 2009), 1.181 reféns, 8 tripulantes assassinados (atribuídos a piratas somalis), 53 embarcações capturadas, das quais, 49 ao longo da costa da Somália (MARITIME INJURY LAWYER BLOG, 2015).

Nas contas da Organização Não-Governamental Ecoterra Internacional houve um ligeiro declínio no número de ataques piratas no vasto mar do Golfo de Áden, no mar sul-coreano e nas águas de Bangladesh, Indonésia, Nigéria devido o patrulhamento dos navios de guerra estrangeiros, assim, mudando-se para outras águas do Oceano Índico e canal de Moçambique (ECOTERRA INTERNACIONAL, 2015). Tal recrudescimento deve-se ao apoio dos países-membros do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), na qual o governo chinês negocia atualmente com o governo de Djibouti a instalação de um centro naval para ajudar nos esforços de combate à pirataria da vizinha Somália (SPUTNIK BRASIL, 2015).<sup>8</sup>

Todo e qualquer Estado de um navio ou aeronaves apreendidas contempla o direito de resgate (*droit de rescousse*, em francês) que pode devolver o navio ao seu proprietário, muitas vezes, mediante recompensa pelos custos da operação naval.

A esse contexto, figura-se no artigo 105 da CNUDM uma excepcionalidade no Direito Internacional, o fato de os piratas submeterem aos tribunais dos Estados que apresarem o navio pirata ou do exercício de jurisdição no local do cometimento do crime (ONU, 1982). Goodwin (2006, p. 1010) crê ser mais eficiente que cada nação decida sobre a perda do

<sup>8</sup> Djibouti é um país situado no Chifre do continente africano que faz fronteira com Somália, Etiópia, Eritreia e Iêmen cuja população total é estimada em 811 mil. É membro das Nações Unidas e já hospeda unidades navais alemãs, americanas, japonesas, francesas e, a partir de 2017, chinesas.

caráter nacional de um objeto, bem como da extradição dos piratas aos seus países de origem para que desempenhem a própria jurisdição.

Em virtude disso, o direito penal americano fornece penalidades severas para os atos de pirataria. A esse propósito, sobreleva-se o caso do navio de cargas norte-americano "Maersk Alabama" que, em 8 de abril de 2009, teve seu capitão sequestrado por piratas somalis por cinco dias. A força naval pátria eliminou três piratas, restando um que foi julgado e condenado pelo tribunal em Nova York a 405 meses (33 anos e 9 meses) de prisão, nos termos da lei local (FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION, FBI, 2016).

Percebe-se, então, que a CNUDM fornece parâmetros de persecução e sanção aos piratas estrangeiros advindas do *jus gentium*, cabendo aos tribunais pátrios à competência para julgar a conduta criminosa, onde quer que se encontre.<sup>9</sup>

No entanto, alguns países por temor a ataques terroristas ou por fatores político-econômicos evitam/adiam a imposição de sanções adequadas aos atos de pirataria ferindo, assim, a CNUDM que adotou a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, ambos assinados em 10 de março de 1988, em Roma (ONU, 1994). No Brasil, tal tratado foi promulgado com reservas pelo Decreto nº 6.136 de 26 de junho de 2007 (BRASIL, 2007).

Wermuth e Correa (2015, p. 290) advertem o drama político e a instabilidade jurídica acerca da temática na seara do Direito Internacional:

O fato é que, devido à compreensão de que a pirataria em alto-mar constitui "crime do passado", muitos ordenamentos jurídicos nacionais a exemplo do brasileiro não possuem uma tipificação penal adequada da conduta. Assim, em que se pese tratar a pirataria de um dos poucos crimes que se submetem à chamada "jurisdição universal" o que significa dizer que qualquer país pode capturar piratas em alto-mar, a ausência de tipificação da conduta nos ordenamentos jurídicos internos dificulta a sua persecução.

Ademais, a persecução à pirataria esbarra em importantes questões jurídicas no campo do Direito Internacional, uma vez que o próprio Tribunal Internacional do Direito do Mar não tem competência, nos termos da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, para julgar piratas ou qualquer outra pessoa, mesmo sendo o órgão responsável pela garantia da efetividade do Direito no âmbito marítimo.

Além disso, a segurança marítima também é gerenciada pela *International Maritime Bureau* (IMB), uma organização internacional criada em 1981, sem fins lucrativos, com sede

<sup>9</sup> Segundo Betioli (2015, p. 189), *Jus Gentium* ou Direito das gentes implica noção de valor universal cuja aceitação de leis e costumes é comum a todas as nações civilizadas.



em Kuala Lumpur, capital da Malásia, cuja divisão pertence à *International Chamber of Commerce* (ICC) ou Câmara de Comércio Internacional (CCI) que serve para proteger a integridade do comércio internacional referente aos ilícitos no mar.

Hallwood (2013, p. 119) pugna pelo dever de cooperação de várias nações na luta contra a pirataria, dentro de suas limitações, a fim de otimizar a dissuasão, uma vez que “[...] a convenção não cria quaisquer obrigações vinculativas, uma vez que nem “cooperar” nem “o máximo” não estão definidos nos artigos de 100 a 107, que qualificam pirataria marítima.”<sup>10</sup>.

Em prol da segurança marítima, crucial responder ao crime organizado por meio da cooperação internacional como forma de dividir responsabilidades e custos da operação naval com os estados costeiros que já detêm jurisdição de julgamento desse crime.

Como resultado, a IMB encontra autorizada a partilhar informações com os órgãos nacionais de inteligência e de segurança que pode solicitar assistência às autoridades marítimas de segurança com vistas à dissuasão ou prisão dos criminosos.

124

### 3 NECESSIDADE DE REFORMULAÇÃO DOS CRITÉRIOS CONCEITUAIS DE PIRATARIA

A pirataria no mar é um flagelo moderno que amiúde obtém sucesso pelo banditismo. Casos de ações ineficientes movidas por forças de segurança são atribuídos às normas antiquadas e rígidas na definição internacional de pirataria.

No intuito de ser tão bem sucedido quanto possível deve-se reacender o debate sobre a reforma conceitual que, na prática, dificulta a supressão do ato e o encarceramento dos piratas.

Desde a conclusão da CNUDM, em 1982, persiste a definição universal de pirataria do artigo 101:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção, ou todo ato de depredação, cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
  - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
  - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

<sup>10</sup> “[...] the convention does not create any enforceable obligations, as neither “cooperate” nor “fullest possible extent” are defined in Articles 100 to 107, which pertain to maritime piracy.” (HALLWOOD, 2013, p. 119).



- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

O artigo 105 da CNUDM não determina que os tribunais do Estado do navio/avião apreendidos ou dos tripulantes/passageiros sequestrados decidam medidas coercitivas contra tais atos.

Disto decorre que o tratamento normativo da pirataria é variado no Direito Penal Internacional. Há países que tipificam o crime, outros não; há quem estabelece como dever estatal sua caracterização e há aqueles que estipulam mecanismos de cooperação jurídica internacional. De qualquer forma, a repressão à pirataria detém caráter *erga omnes partes*, i.e., independe que o ato de pirataria tenha ou não ocorrido em sua costa litorânea ou em suas águas jurisdicionais.

De forma não-vinculativa, a CNUDM deveria especificar as punições, uniformizar os procedimentos processuais de julgamento e incluir os crimes correlatos de financiamento, de organização de atos de pirataria e de AMACN. A circunstância excepcional também poderá justificar a criação de um tribunal internacional penal *ad hoc*.

Enquanto isso, Dubner e Henn (2011, p. 589) trazem uma solução de curto prazo a ser utilizada até que os tribunais de algumas nações se estabeleçam:

Após analisar os problemas em potencial envolvendo custos, problemas evidências, entre outros, parece-nos que o tribunal a ser estabelecido deve ter mobilidade. Um navio seria fretado ou comprado; ele hastearia a bandeira da ONU e faria um circuito.<sup>11</sup>

Dutton (2012, p. 1123), por sua vez, argumenta que a CSNU deve empreender esforços para assegurar a primazia do *jus puniendi*. Por acreditar que a pirataria é um crime contra a comunidade internacional sugere a aplicabilidade do Estatuto de Roma referente ao Tribunal Penal Internacional – concebido originalmente para processar casos de genocídio, crimes contra a humanidade, crimes de guerra, etc.

Nessa acepção, a OMI discute a necessidade de autodefesa dos navios comerciais contra o repentino ataque de piratas que inclui o uso de guardas armados e armas de fogo pelos tripulantes em áreas de alto risco e perigo. A situação é complexa e delicada posto que, em

<sup>11</sup> “After looking at the potential problems involving costs and evidentiary problems among others, it seems to us that the type of tribunal that should be established is one where the tribunal will have mobility. A ship could be chartered or bought; it would fly a UN flag; and, it would go out on circuit”. (DUBNER; HENN, 2011, p. 589).

geral, os ordenamentos jurídicos pátrios não permitem sob o pretexto de manter a ordem e a segurança a bordo do navio.

Devido à importância e a urgência da questão, a OMI revisou sua orientação – que não usufrui de natureza normativa internacional vinculante – quanto à contratação de empresas privadas de segurança marítima para prevenir e reprimir a pirataria e os AMACN (IMO, 2012).

Mudrić (2011, p. 242) retrata essa mudança de posicionamento devido os casos da crescente atividade pirata em áreas distantes da proteção naval e de agressão contra os tripulantes: “A opinião da OMI acerca de guardas armados vem se modificando lentamente, de uma moderada discordância, para o reconhecimento da prática de contratação de agentes armados para segurança.”<sup>12</sup>

Acredita-se que tal ilícito não ecoa na sociedade por ocorrer em ponto distante e isolado, bem como por se relacionar ao traslado de cargas e não de pessoas. Explicam Beirão e Piñon (2015, p. 267) que

A ausência de repercussão pública é característica específica dos ilícitos praticados no mar. O fato de ocorrerem distantes das vistas e da percepção da grande maioria da população faz com que os delitos contra as pessoas e o patrimônio cometidos no mar raramente criem comoção no meio social. Pressões políticas por providências ou manifestações públicas de repúdio só surgem quando as consequências de determinados delitos começam a ser percebidas em terra, gerando efeitos nocivos e de grande vulto para a economia e para o bem-estar das pessoas no meio social. Este é o caso do roubo armado contra navios.

De outro modo, também, é importante uma proposta para alargar o direito de perseguição que “pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos.” (ONU, 1982; BRASIL, 1995).

Daí a razão da CNUDM em permitir que aos Estados-nações possam intervir contra qualquer embarcação – independentemente do pavilhão nacional e da nacionalidade de seus tripulantes – que se torne responsável por este crime em águas internacionais, embora continue proibido de adentrar no mar territorial de outro Estado no momento da perseguição, a menos que tenha expressado consentimento.

<sup>12</sup> “The IMO’s standpoint towards the employment of armed guards has gradually shifted from a strong opposition to moderate disagreement, but at the same time, recognition of the de facto practice of employment of the PCASPs”. (MUDRIĆ, 2011, p. 242).

Nesse caso específico, o CSNU tem uma proposta *lege ferenda* de resolução que modifica o status quo de acobertamento permitindo, incomumente, a busca e apreensão no mar territorial dos seus países-membros ou não membros dado que eventualmente as autoridades possam ser ineficientes.

De modo diverso, a CSNU tem resolução autorizativa que permite reprimir a pirataria cujo governo solicitante aceite as condições da cooperação assegurando a soberania, a integridade territorial, a independência e a unidade política do país. A propósito, em resposta a numerosos ataques de bandidos armados em navios, a pedido do Governo Federal de Transição (GFT) da Somália, o CSNU votou pela Resolução 1816/2008, a fim de entrar nas águas costeiras e utilizar “todos os meios necessários” para combater a pirataria e os assaltos à mão armada ao longo de sua costa marítima (CENTRO REGIONAL DE INFORMAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, UNRIC, 2008).

Schneider (2015, p. 308) relata que

Essas resoluções do CSNU deixaram os Estados com histórico de pirataria, como a Indonésia, por exemplo, apreensivos, o que levou a redação das citadas resoluções a destacar que estas seriam aplicáveis tão-somente à situação da Somália e não criariam precedentes para o direito internacional.

A esse respeito, Mahmoud (2010, p. 32) compartilha a deferência à justiça universal pela mitigação da impenetrabilidade estrangeira no território pelo estabelecimento da “cooperação internacional em relação ao controle da pirataria, da destruição de cabos submarinos e do tráfico internacional de entorpecentes e de mulheres”.

Implica em dizer que quando o assunto é soberania do mar territorial torna-se necessário uma ratificação do conceito de competência genérica ao consentir que outros Estados com suas flotilhas abrenhem no espaço aéreo e marítimo para impedir a rapina, a exemplo do pedido somali e a sua aprovação pela comunidade internacional.

#### 4 QUESTÕES SISTÊMICAS DA PIRATARIA NO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS

No âmbito interno, o Código Civil brasileiro disciplina os casos de dano a coisas em que o transportador não é responsável, a menos que o destinatário prove a culpa de outrem pelos atos e omissões. Permanece regida pelo artigo 566 do decrépito estatuto comercial, a



parte referente a contrato de viagem, contudo, sem referir sobre os demais modais do transporte – locação e afretamento comercial (BRASIL, 1850; 2002).

Por certo, cuida-se de instituto vital para que o transporte e o comércio marítimo se realizem cuja categoria pertence ao risco do negócio. Para Perri (2015, p. 378),

Fato é que esse setor da economia que movimenta mais de 900 milhões de toneladas ao ano, sendo que 90% das cargas que são transportadas pelo comércio exterior brasileiro é feito em navios de bandeira estrangeira, o que, indubitavelmente, esbarra em questões jurídicas, especialmente contratuais, extremamente delicadas, na medida em que, no âmbito nacional, não há codificação da matéria, e, no âmbito internacional, o Brasil não é signatário das principais convenções internacionais que regulam o transporte de cargas, as mesmas não foram ratificadas e, portanto, não têm força de lei, sendo mister resolver eventuais conflitos de norma por meio do diálogo entre as fontes.

No âmbito internacional, a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos de 1924 (igualmente denominada de Convenção de Bruxelas ou Regras de Haia) surge como marco regulatório do transporte de mercadorias em águas internacionais visando equilibrar a responsabilidade civil entre remetentes/embarcadores e armadores/transportadores quando do incidente de danos.

Em todo o caso, o embarcador era obrigado a provar a culpa individual do transportador ou de seus empregados em caso de perdas, avarias, faltas de conteúdo ou outras consequências. Essa regra, na prática, tornou o ônus da prova favorável ao transportador que não tinha responsabilidade pelo pagamento integral da quantia consignada da carga descrito no Conhecimento de Embarque.<sup>13</sup>

Por este sistema, o transportador somente desobrigava por prejuízos sucedidos “pelos inimigos públicos do Rei” que incluíam os ataques às naus por ato de guerra; motins ou perturbações populares; riscos, perigos e acidentes no mar ou em outras águas navegáveis (termo que inclui as perdas e danos a carga provocados pelos “bandidos de mar aberto”) e demais hipóteses exoneratórias.

A isso se adiciona o surgimento de convenções internacionais que impunham uma responsabilidade mínima aos armadores no transporte de cargas, a saber: Regras de Haia em 1925; Protocolo de Visby em 1968, originando as chamadas Regras de Haia-Visby (e alterados pelo Protocolo do Banco Mundial, os Direitos Especiais de Saque – Des em 1979);

<sup>13</sup> Conhecimento de Embarque (*Bill of Lading – B/L*, em inglês) é o documento que demonstra o domínio da carga nos embarques de produtos em navios de linha comum, bem como demonstra a realidade de um contrato de transporte. Também é habitual a denominação de Conhecimento de Carga, Conhecimento de Frete, Conhecimento Marítimo e Conhecimento de Transporte.

Regras de Hamburgo em 1978 e Regras de Roterdã em 2009 (OCTAVIANO MARTINS, 2013). Objetivavam-se, portanto, a abolição das cláusulas limitativas de responsabilidade.

Diante desses fragmentados tratados, Gomes (2013) lembra que

(...) não se deve confundir a limitação de responsabilidade prevista na *Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos (LLMC)* com a limitação indenizatória relativa a danos sofridos a mercadorias (*package and kilo limitation*), prevista nas Regras de Haia, Haia-Visby, Hamburgo e Roterdã.

Castro Júnior (2013), por sua vez, diferencia a limitação da responsabilidade civil do transportador em relação ao usuário do serviço (LLMC) com as convenções que normatizam a limitação global do proprietário do navio em desfavor de terceiros, como:

A Convenção de Bruxelas de 1957, embora tenha entrado em vigor em 1968, foi substituída pela *Convenção LLMC*, que entrou em vigor em 1º de dezembro de 1986, emendada pelo *Protocolo de 1996*, que altera a *Convenção LLMC* e aumenta os valores da responsabilidade, que passou a ter vigência a partir de 13 de maio de 2004 e a se chamar *LLMC 1996*.

A *LLMC 1976* estipula limites especificados para dois tipos de reclamações (*claims*): a) as que tratam da perda de vidas ou aos danos pessoais; e b) as relativas à propriedade, tais como danos a navios, instalações ou propriedade portuária.

129

A par disso, as Regras de Roterdã (Convenção das Nações Unidas sobre Contratos para o Transporte Internacional de Cargas Integral ou Parcialmente por Mar) mantiveram as Regras de Hamburgo (Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Marítimo de Cargas). Hamburgo foi a primeira convenção a distinguir o transportador de fato do transportador contratual, “Contudo, um olhar mais atento revela que muitas de suas disposições são simples codificações do que já fora estabelecido pelos casos julgados sob Haia-Visby e, em alguns aspectos, até mais desfavoráveis para o transportador.” (TOZAJ; XHELILAJ, 2010, p. 32).<sup>14</sup>

É sob essa perspectiva que o transportador de fato (o exportador ou importador) denomina-se *maritime performing party*<sup>15</sup> e o transportador contratual se passa como um transportador da carga, todavia subcontratam os armadores em nome e conta própria.

<sup>14</sup> “However, a closer look reveals that many of its provisions are simply a codification of what has already been established by the cases decided under the Hague Visby and in some respects even less favourable to the shipper.” (TOZAJ; XHELILAJ, 2010, p. 32).

<sup>15</sup> “*Maritime performing party* means [a] ‘[i] a person other than the carrier [ii] that performs or undertakes to perform [iii] any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, [iv] to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control’ [b] to the extent that it performs or undertakes to perform [c] any of the carrier’s obligations [d] during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship”.

O transportador contratual é a pessoa jurídica que se obriga a desembarcar a carga de um porto a outro perante o embarcante e, nestes termos, assume obrigações e responsabilidades ao subcontratar transportadores marítimos de fato (armadores) para realizar o serviço contratado. O resultado do transporte contratual é a de que

Embora não exista uma relação jurídica contratual direta entre o transportador de fato subcontratado pelo transportador contratual e o embarcante original, o transportador de fato pode ser responsabilizado perante o embarcante original por perdas e avarias da carga, em solidariedade com o transportador contratual. (BAYEUX NETO, 2015, p. 424).

Nos termos da legislação brasileira vigente, o regime de responsabilidade do armador permite a sub-rogação legal do embarcante original nos direitos indenizatórios do transportador contratual em face do transportador de fato, independentemente de qualquer relação jurídica contratual.

É no Conhecimento Marítimo que se transfere o risco de perda ou deterioração do vendedor ao comprador no momento em que a mercadoria adentra a embarcação no porto de embarque, ficando o vendedor isento de arcar com os custos relativos ao frete e seguro, a menos que o comprador prove que o sinistro ocorreu antes do embarque. Evidencia-se, ademais, a transferência do risco nas operações de compra e venda internacional que gerem perda ou deterioração deve ser acidental e inesperada, sem a contribuição da sua ocorrência pelas partes.

Reitera-se, todavia, que a transferência do risco ou seus ajustes prévios nos contratos são acordados entre as partes. Destarte, se o transporte internacional é multimodal tendo a mercadoria acondicionado em contêiner e parte do percurso realizado pelo mar permite-se a derrogação ou a modificação, no todo ou em parte, de suas regras à luz do artigo 6º da Convenção de Viena das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias (CISG, acrônimo em inglês), aderido pelo Brasil, em 2013, sob a égide do Decreto nº 8.327/2014.

---

*Maritime performing party* significa [a] "[i] uma pessoa distinta da transportadora [ii] que opera ou compromete-se a executar a função [iii] qualquer uma das obrigações do transportador ao abrigo de um contrato de transporte com respeito ao recebimento, carregamento, manuseamento, armazenagem, transporte, cuidados, descarga ou a entrega dos bens, [iv] na medida em que tal pessoa atua, direta ou indiretamente, a pedido do transportador ou sob a supervisão ou controlo da transportadora "[b] na medida em que executa ou se compromete a executar [c] qualquer das obrigações da ordem [d] durante o período entre a chegada das mercadorias no porto de carregamento de um navio e sua partida do porto de descarga de um navio. (ATAMER, Kerim, 2010, tradução nossa).

Foglar (2012, p. 215-217) comenta que, também, pode ser acordado as situações de isenção e limites de responsabilidade pelo atraso na entrega da carga pela transportadora que, segundo as Regras de Roterdã, devem constar do contrato de fretamento marítimo e o transportador obriga-se a fazer a viagem dentro do prazo estipulado.

A autonomia da vontade nas obrigações do vendedor e do comprador se associam pelos usos e costumes e pelas práticas comerciais de maior utilização como os termos internacionais dos Incoterms (*International Rules for Interpretation of Trade Terms*, ou, em português, Regras Internacionais para a Interpretação de Termos Comerciais) da ICC, podendo, se assim desejarem, deslocar para as normas da CISG. Na falta de acordo entre os signatários rege-se pela consequência, momento e definição da passagem do risco dispostos nos artigos 66 a 70 da CISG (HUBER; MULLIS, 2007, p. 375-376).

Neves (2015, p. 407) entende que a alocação desses riscos entre as partes deve ser respeitada em nome das regras do jogo negocial, momento em que

(...) o vendedor ficará isento de risco assim que cumprir sua obrigação de entregar as mercadorias e remeter os documentos relativos a elas. No entanto, nas hipóteses de venda em trânsito, a Convenção aplica a teoria da passagem do risco no momento da conclusão do contrato.

Portanto, os casos de deterioração do produto embarcado por falhas na logística e armazenagem podem trazer consequências jurídicas na transferência desse risco tanto para o importador quanto para o exportador.

Diante da problemática, a legislação brasileira através do Decreto-lei nº 116/1967 (BRASIL, 1967) preconiza a vistoria mediante entrega de recibo a ser realizada no mesmo dia da descarga da mercadoria. Tenciona assegurar direitos e impor deveres de modo que “Começa a responsabilidade da entidade portuária com a entrada da mercadoria em seus armazéns, pátios ou locais destinados para o depósito, estendendo-se até a efetiva entrega aos consignatários.” (RIZZARDO, 2013, p. 484).

No instante em que recebe as mercadorias, o transportador marítimo assemelha-se a natureza de um depositário que, ao levar o produto ao destinatário, assume a obrigação de conservar, guardar e restituir. Há, portanto, responsabilidade contratual e objetiva na custódia da coisa que se aperfeiçoa com a entrega em perfeita e efetiva condição. A presunção legal de culpa pode ser eximida por riscos inevitáveis como vício de origem, fortuna do mar, culpa exclusiva da outra parte, atos realizados no exercício regular de um direito ou, ainda, a



deterioração ou destruição da coisa alheia para remoção de perigo iminente (com base nos artigos 763 e 764 do Código Comercial e Regras de York-Antuérpia).

Uma leitura ao artigo 621 do aludido Código (BRASIL, 1850) apercebe-se que os riscos do transporte marítimo à época eram outros<sup>16</sup>. Atualmente, o gerenciamento do risco e os custos de transação estão maiores e complexos ao envolver externalidades negativas de armazenagem extra e *demurrage*; equipamentos de navegação mais sofisticados; manutenção da própria embarcação; legislações trabalhistas; piratas; carga tributária, multas diversas e tarifas portuárias, etc.<sup>17</sup>

Frente a este cenário, a imposição ditada pelo transportador marítimo no Conhecimento de Embarque à parte que foi obrigada a aderir deve ser mitigada por parâmetros da teoria geral dos contratos que preconiza a livre manifestação de vontades entre os contratantes em consonância com o artigo 12 do Decreto nº 2.681/1912 (BRASIL, 1912).<sup>18</sup>

Outrossim, a jurisprudência vem entendendo que é válida a cláusula limitativa da responsabilidade no contrato de transporte marítimo:

(...) não há que se falar em cláusula estabelecida unilateralmente pelo fornecedor do serviço, na medida em que, como de costume, é oferecida ao embarcador a opção de pagar o frete correspondente ao valor declarado da mercadoria ou um frete reduzido, sem menção ao valor da carga a ser transportada, sendo certo que, na última hipótese, fica a parte vinculada à disposição limitativa da obrigação de indenizar [...] (Recurso Especial nº 1076465/SP, Relator Ministro Marco Buzzi, Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça, julgado em 08/11/2013, Diário da Justiça Eletrônico em 25/11/2013).

Na seara dos transportes de carga, a indenização do embarcante em desfavor do transportador de fato é disciplinado pelo contrato entre o transportador contratual e o transportador de fato com cláusula de limitação desta responsabilidade, que abrange os contratos de afretamento (a casco nu, por período, de quantidades/tonelagem e por viagem) e

<sup>16</sup> BRASIL. Código Comercial. Art. 621. *Pagam frete por inteiro as fazendas que se deteriorarem por avaria, ou diminuírem, por mau acondicionamento das vasilhas, caixas, capas ou outra qualquer cobertura em que forem carregadas, provando o capitão que o dano não procedeu de falta de arrumação ou de estiva (artigo nº. 624). Pagam igualmente frete por inteiro as fazendas que o capitão é obrigado a vender nas circunstâncias previstas no artigo nº. 515.*

O frete das fazendas alijadas para salvação comum do navio e da carga abona-se por inteiro como avaria grossa (artigo nº. 764).

<sup>17</sup> Segundo Octaviano Martins (2013, p. 417), *demurrage* significa uma multa contratual estipulada na base dia ou *pro rata* pela sobre-estadia da carga no contêiner nos portos de embarque ou de descarga, a ser paga pelo afretador de uma embarcação ao armador-fretador

<sup>18</sup> BRASIL. Decreto nº 2.681/1912. Art. 12. *A cláusula da não garantia das mercadorias, bem como a prévia determinação do máximo de indenização a pagar, nos casos de perda ou avaria, não poderão ser estabelecidas pelas estradas de ferro senão de modo facultativo e correspondendo a uma diminuição de tarifa. Serão nulas quaisquer outras cláusulas diminuindo a responsabilidade das estradas de ferro estabelecida na presente lei.*

de transporte (passageiros e mercadorias). Geralmente, a seguradora não paga a indenização caso as avarias não atinjam certo percentual ou valor fixado na apólice; se a quantia ultrapassar, a indenização será paga por completo; atingida a franquia, a indenização será compensada pela totalidade do sinistro.

Fala-se aqui, na uniformização das regras internacionais de transporte mercantil, via marítima, que permite retirar a chance de fraudes contra seguro, mas que boa parte dos ordenamentos jurídicos não tem cobertura nas situações de mercadoria sinistrada divergente da retratada na apólice.

Apesar da natureza facultativa, os Incoterms, além de ferramenta de harmonização nos contratos de venda com o estrangeiro, trazem segurança jurídica e previsibilidade ao definir os direitos, obrigações, responsabilidades e isenções dos armadores/transportadores. Os Incoterms, por seu turno, denominam “cláusulas de preços” porque cada termo indica as partes que compõem os preços da mercadoria e por definir

(...) não só os direitos e obrigações mínimas do vendedor/exportador e comprador/importador quanto a fretes, seguros, movimentação de cargas em terminais, liberações em alfândegas, como também a obtenção de documentos de um contrato internacional de compra e venda de mercadorias e produtos. (RODRIGUES, 2012, p. 277).

Cassettari (2015, p. 249) arremata que

(...) as responsabilidades de vendedores e compradores, levando-se em conta o local onde o vendedor torna o bem disponível para o comprador, quem arcará com o pagamento do transporte principal e como se procederá a transferência de riscos de perda ou dano ao bem.

Justamente por isso que o comércio mundial tem sua interpretação facilitada por termos usuais entre exportadores e importadores. De todo modo, os Incoterms são alterados periodicamente e objetivam a formação de diretrizes para gerenciar conflitos advindos da interpretação de contratos internacionais.

Há que se observar que cada Incoterm está exibido em uma única sigla de três letras padronizadas em inglês e divididos em quatro grupos segundo o local da entrega dos bens (grupo E, F, C e D). Assim, v.g.: Mercadoria entregue livre junto ao costado do navio (...porto de embarque designado), sabe-se que é FAS ou *Free Alongside Ship*.

Diante desses novos *leges maritimo*, a ação de piratas não pode desonerar, integral ou parcialmente, a responsabilidade civil dos armadores/transportadores quanto a entrega do produto no local indicado pelo remetente/embarcador.

Pacheco (2014) critica o majoritário posicionamento dos Tribunais brasileiros, visto que

Em suma: o fato de a criminalidade ser frequente em um certo local, sendo previsível a ocorrência de roubos na forma de pirataria, não tem, por si só, a prerrogativa de afastar a excludente de responsabilidade força maior.

(...) É nosso dever informar que esse não é o entendimento predominante na jurisprudência brasileira, o qual, salvo algumas poucas e brilhantes decisões em contrário, firma posição no sentido de o roubo elidir a responsabilidade dos transportadores em geral.

Como se viu a regulação do sistema Bruxelas/Haia-Visby que, por eventos casuais, *i.e.*, infortúnios do mar, guerra, greve, arresto, pirataria, etc. podem livrar o armador/transportador por danos que excedam o valor das mercadorias declaradas pelo remetente/embarcador. Assim, sujeita-se as regras de cobertura mínima de seguro pagas pelo transportador ou deve contratar seguro de carga suplementar.

Um importante referencial pode ser encontrado no Código de Navegação italiano que enumera os riscos isentos (*pericoli eccettuati*) de responsabilização contratual ao desafiar a força maior não atribuível à vontade do transportador incluindo os ataques de piratas, desde que prove que o transportador pôs em prática salvaguardas específicas antes da viagem. Antonini (2008, p. 255) aponta que

A transportadora também não é responsável se o dano resultou de um fator, exceto os que acabamos de mencionar, em que há determinação de culpa do mesmo ou de seus funcionários e administradores (riscos atípicos isentos: art. IV, n. 1, Conv. cit.).

Em caso de danos à navegabilidade do navio ocorrendo sua completa imobilidade, a transportadora não será responsável se provar ter usado com o devido cuidado em colocar o navio em condições de navegar.<sup>19</sup>

Diante dos incidentes de pirataria que afetam algumas áreas endêmicas na costa e em alto mar africano demonstra sua propagação a outros mares abertos e oceanos. Assim, destaca-se a necessidade de adotar medidas adequadas e urgentes para garantir a liberdade da navegação e a segurança das rotas marítimas, ainda hoje, tão valioso para a economia mundial.

<sup>19</sup> “Il vettore del pari non risponde se il danno deriva da un fattore, diverso da quelli appena indicati, nella cui determinazione non sussiste copla dello stesso o dei suoi dipendenti e preposti (pericoli eccettuati atipici: art. IV, n. 1, Conv. cit.). Nel caso di danno da innavigabilità della nave, infinite, il vettore non risponde se prova di avere usato ragionevole diligenza nel metter la nave in stato di navigabilità”. (ANTONINI, 2008, p. 255).

## CONCLUSÃO

A presente pesquisa investigou os possíveis modelos de dissuasão e de segurança promovidos pela governança antipirataria regional e/ou global, no seu valor econômico, político e jurídico, como um elemento mitigador da responsabilidade contratual do armador sobre o transporte de mercadorias. Essa investigação permitiu melhor compreender a relação necessária de políticas de segurança do comércio marítimo e oceânico com a incidência dos regimes de responsabilidade do transportador internacional de mercadorias a partir de normativos específicos brasileiros e internacionais.

A promoção da segurança das rotas marítimas, navios e tripulações é fundamental para a sustentabilidade do crescimento contínuo e universal, o que exige uma permanente rede de parcerias e de trocas de dados/informações no mar e em terra com vistas a garantir níveis de segurança, confiança e estabilidade do domínio marítimo para o benefício de todos. Com efeito, a cooperação multidimensional tem por base os acordos formais e informais entre Estados, organizações não-governamentais, cortes de justiça, setor privado e sociedade civil decorrente da alta vulnerabilidade da segurança nos oceanos e mares abertos, especialmente dentro das áreas delimitadas por países com frágeis sistemas políticos.

Este tipo de assistência mútua trouxe novos modelos de governança de segurança que expandem a abordagem tradicional baseada na soberania nacional para a cooperação regional ou mesmo uma parceria mais global visando erradicar ou, pelo menos, diminuir o impacto desse delito no transporte global marítimo.

Nessa linha de pensamento, sabe-se que a pirataria tem um enorme custo para a comunidade internacional não só porque envolve bens saqueados ou resgates a serem pagos, mas também porque envolve aparato militar naval e policial.

Nesse viés, a evolução dos tratados internacionais e as disposições normativas brasileiras visam delimitar e harmonizar as responsabilidades das partes contratantes nas relações comerciais domésticas e internacionais ao protegê-los de atos de pirataria e demais eventos especiais.

Ao enfrentar o tema da segurança da navegação à responsabilidade do transportador internacional de mercadorias, resta evidente que inúmeros são os desafios de ordem econômica, geográfica e política para o efetivo combate à pirataria já que a propensão humana para mercar, trocar e negociar pode ser adicionada a tendência para roubar, furtar e extorquir.



Todavia, diante do progresso e da sobrevivência da humanidade proporcionada pelo transporte marítimo, notadamente a necessidade por *commodities*, deve-se garantir a liberdade do comércio exterior pela navegação que sempre esteve aberto as embarcações de diversas nações do mundo.

## REFERÊNCIAS

ANTONINI, Alfredo. *Corso di diritto dei trasporti*. 2. ed. Italia: Giuffrè Editores, 2008.

ATAMER, Kerim. Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties. *Journal of Maritime Law & Commerce*. v. 41, n. 4, pp. 472-473, October, 2010.

BAYEUX NETO, José Luiz. O transportador contratual no direito marítimo. In: COELHO, Fábio Ulhoa (Coord.). *Tratado de direito comercial*. v. 7. Falência e recuperação de empresa e direito marítimo. São Paulo: Saraiva, 2015.

BETIOLI, Antonio Bento. *Introdução ao direito: lições de propedêutica jurídica tridimensional*. 14. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2015.

BRASIL. *Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. Brasília: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 11 jan. 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 07 jan. 2016.

BRASIL. *Lei nº 556, de 25 de junho de 1850*. Código Comercial. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, 1850. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L0556-1850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm)>. Acesso em: 08 jan. 2016.

BRASIL. *Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967*. Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias. Rio de Janeiro: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 25 jan. 1967. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/De10116.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10116.htm)>. Acesso em: 26 abr. 2016.

BRASIL. *Decreto nº 8.327, de 16 de outubro de 2014*. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias - Uncitral, firmada pela República Federativa do Brasil, em Viena, em 11 de abril de 1980. Brasília: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 17 out. 2014. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2014/Decreto/D8327.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Decreto/D8327.htm)>. Acesso em: 22 abr. 2016.

BRASIL. *Decreto nº 6.136, de 26 de junho de 2007*. Promulga a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, ambos de 10 de março de 1988, com reservas ao item 2 do artigo 6º, ao artigo 8º e ao item 1 do artigo 16 da Convenção, bem como ao item 2 do artigo 3º do Protocolo. Brasília: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 27 jun. 2007. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6136.htm)>. Acesso em: 05 jan. 2016.

BRASIL. *Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995*. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 23 jun. 1995. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/D1530.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm)>. Acesso em: 21 dez. 2015.

BRASIL. *Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912*. Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. Rio de Janeiro: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 7 out. 1912. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2681\\_1912.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2681_1912.htm)>. Acesso em: 23 abr. 2016.

BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles Pacheco. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. *Revista de Direito Internacional*, Brasília. v. 12, n. 1, 2015 p. 264-287. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5102/rdi.v12i1.3359>>. Acesso em: 06 jan. 2016.

CAFFIO, Fabio. Gli Strumenti internazionali per la lotta ai pirati e la protezione del traffico marittimo. In: URICCHIO, Antonio (ed.) *Azione di contrasto della pirateria: dal controllo dei mari a quello dei flussi finanziari*. Università Degli Studi Di Bari Aldo Moro. Bari: Cacuci Editore, 2013.

CASELLA, Paulo Borba. *Direito internacional no tempo clássico*. São Paulo: Atlas, 2015.

CASSETTARI, Christiano. *Elementos de direito civil*. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. Breves Notas sobre a Limitação da Responsabilidade Civil no Transporte Marítimo de Mercadorias. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*. n. 17, nov./dez. 2013. São Paulo: IOB, 2013.

CENTRO REGIONAL DE INFORMAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, UNRIC. *Somália: Conselho de Segurança prorroga por um ano autorização para lutar contra piratas*. Centro de Notícias da ONU, 2/12/2008. Disponível em: <<http://www.unric.org/pt/actualidade/21033>>. Acesso em: 5 jan. 2016.

COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CROIX-ROUGE, CICR. *Déclaration réglant divers points de droit maritime*. Paris, 16 avril 1856. Disponível em: <<https://www.icrc.org/applic/ihl/dih.nsf/Article.xsp?action=openDocument&documentId=52C3B93E8698E114C12563BD002B802F>>. Acessado em: 1º maio 2016.

LIMA, Luiz Costa. *Dispersa demanda: ensaios sobre literatura e teoria*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1981.

138

DUBNER, Barry Hart; HENN, Joseph P. On Selecting A Judicial System(s) To Try Sea Pirates – An Interesting/Necessary Exercise But Is It Enough To Deter The Attacks/Hijackings? *Journal of Maritime Law & Commerce*. v. 42, n. 4, october, 2011. Disponível em: <[http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2165498](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2165498)>. Acesso em: 21 dez. 2015.

DUTTON, Yvonne M. Maritime Piracy and the Impunity Gap: Insufficient National Laws or a Lack of Political Will? *Tulane Law Review*. v. 86, Issue 5, p. 1111–1159, 2012. Disponível em: <<http://www.tulanelawreview.org/maritime-piracy-and-the-impunity-gap-insufficient-national-laws-or-a-lack-of-political-will/>>. Acesso em: 19 abr. 2016.

ECOTERRA INTERNACIONAL. *Latest action*. Disponível em: <<http://www.ecoterra.net/index-x.htm>>. Acesso em: 21 dez. 2015.

FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION, FBI. *Somalian Pirate Sentenced in Manhattan Federal Court to 405 Months in Prison for Hijacking Three Ships and for Hostage Taking*. Disponível em: <<https://www.fbi.gov/newyork/new-york>>. Acesso em: 5 jan. 2016.

FOGLAR, Vesna Polić. Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe u sadašnjoj pomorskoj praksi i prema Rotterdamskim pravilima/ Responsibility for the delay in the carriage of goods

in the current maritime practice and according to the Rotterdam Rules. *Comparative Maritime Law, Poredbeno Pomorsko Pravo*. v. 51, issue 166, p. 203-225, 2012. Disponível em: <<http://hrcak.srce.hr/file/143251>>. Acesso em: 26 abr. 2016.

GALL, Jacques; GALL, François. *El filibusterismo*. Traducción de Álvaro Custodio. Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica, 1957.

GOMES, Saulo Machado. Limitação de Responsabilidade do Transportador Marítimo de Cargas nas Regras de Haia, Haia-Visby, Hamburgo e Roterdã. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*. v. 3, n. 13, mar./abr. 2013. São Paulo: IOB, 2013.

GOODWIN, Joshua Michael. Universal Jurisdiction and the Pirate: Time for an Old Couple to Part. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. v. 39, p. 973-1111, 2006. Disponível em: <<https://litigation-essentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&srctype=smi&srqid=3B15&doctype=cite&docid=39+Vand.+J.+Transnat%27+L.+973&key=3f766cf37a71bb55acf443e70b59407d>>. Acesso em: 24 abr. 2016.

HALLWOOD, Paul. Piracy and the Law of the Sea: An Empty Vessel? *SAIS Review of International Affairs*. V. 33, n. 2, p. 117-126, 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1353/sais.2013.0017>>. Acesso em: 19 abr. 2016.

HUBER, Peter; MULLIS, Alastair. *The CISG: a new textbook for students and practitioners*. p. xxiii, 408, ISBN-13: 978-3866530201. Munich: Sellier European Law Publishers: 2007.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, IMO. *Resolution A.1025(26)*. Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships. 2 December 2009 – 18 January 2010. Londres, 2014. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>>. Acesso em: 23 abr. 2016.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, IMO. *MSC.1/Circ. 1405/Rev.2*. Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area. 25 May 2012. Disponível em: <[http://psm.du.edu/media/documents/international\\_regulation/united\\_nations/imo/imo\\_msc-1-circ-1405-rev-2.pdf](http://psm.du.edu/media/documents/international_regulation/united_nations/imo/imo_msc-1-circ-1405-rev-2.pdf)>. Acesso em: 5 jan. 2016.



ITALIA. *Codice della Navigazione, approvato com r.d. 30marzo 1942, n. 327* (com succ. mod. e integr. sino al 2002. Disponível em: <[http://www.regione.sicilia.it/lavoripubblici/geniociviletp/genioTP/UO/18/codice\\_della\\_navigazione.pdf](http://www.regione.sicilia.it/lavoripubblici/geniociviletp/genioTP/UO/18/codice_della_navigazione.pdf)>. Acesso em: 04 jan. 2016.

MAHMOUD, Mohamad Ale Hasan. *Direito penal marítimo: zona econômica exclusiva, soberania e extraterritorialidade*. São Paulo: Saraiva, 2010.

MARTIN-NIETO, Antonio. *Piratas del pacifico*. Bilbao. España: Ediciones Moretón, 1968.

MARITIME INJURY LAWYER BLOG. *Record Pirate Attacks in 2010*. Disponível em: <<http://www.maritimeinjury.com/2011/01/record-pirate-attacks-in-2010.html>>. Acesso em: 21 dez. 2015.

MUDRIĆ, Mišo. Armed guards on vessels: insurance and liability. *Comparative Maritime Law/Poredbeno Pomorsko Pravo*. v. 50, issue 165, p.217-268, 1 chart, 1 graph, 1 map., 2011. Disponível em: <[http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=114368&lang=en](http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=114368&lang=en)>. Acesso em: 24 abr. 2016.

NEVES, Flávia Bittar. A Convenção de Viena sobre contratos de compra e venda internacional de mercadorias: desafios e perspectivas. In: VENOSA, Sílvio de Salvo; GAGLIARDI, Rafael Villar; TERASHIMA, Eduardo Ono (Orgs.). São Paulo: Atlas, 2015.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. *Curso de direito marítimo*. 2. ed. atual. e ampl., v. II. Vendas marítimas. Barueri: Manole, 2013.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, ONU. *Decreto-Lei nº 44490*. Convenção sobre o alto mar. Aprovada na primeira conferência do mar realizada em Genebra em 1958. Disponível em: <<http://www.gddc.pt/siii/docs/dl44490B.pdf>>. Acesso em: 5 jan. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, ONU. *Decreto nº 1530*. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Concluída na Jamaica em 1982. Disponível em: <[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)>. Acesso em: 5 jan. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, ONU. *Resolução nº 51/1994*. Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a



Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental. Disponível em: <<http://www.gddc.pt/siii/docs/rar51-1994.pdf>>. Acesso em: 5 jan. 2016.

PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do Direito Marítimo e da Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo - Aspectos Jurídicos Que Interessam ao Seguro de Transporte de Cargas. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*. n. 22, set./out. 2014. São Paulo: IOB, 2014.

PERRI, Cláudia Haidamus. Transporte marítimo de carga. In: COELHO, Fábio Ulhoa (Coord.). *Tratado de direito comercial*. v. 7. Falência e recuperação de empresa e direito marítimo. São Paulo: Saraiva, 2015.

PESTANA RAMOS, Fábio. *No tempo das especiarias: o império da pimenta e do açúcar*. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2006.

RIZZARDO, Arnaldo. *Responsabilidade civil*. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

141

RODRIGUES, Waldemar. Condições internacionais de exportação e importação – Incoterms. In: DIAS, Reinaldo; RODRIGUES, Waldemar (organizadores). *Comércio exterior: teoria e gestão*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

SALMORAL, Manuel Lucena. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsários em América*. Madrid: Editorial Mapfre: 1992.

SCHNEIDER, Eduardo Augusto Souto da Costa. Pirataria marítima: a experiência Somália. *Revista de Direito Internacional*. v. 12, n. 1. Brasília, 2015, p. 301-320. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5102/rdi.v12i1.3351>>. Acesso em: 6 jan. 2016.

SPUTNIK BRASIL. *Chega ao fim à guerra civil no Sudão do Sul*. Ago/2015. Disponível em: <<http://br.sputniknews.com/mundo/20151127/2900669/china-base-baval-ultramarina-eua-djibouti.html>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

TOZAJ, Dorian; XHELILAJ, Ermal. Hamburg rules v hague visby rules an english perspective. *Constanta Maritime University Annals*. 2010. Year XI, Vol.13. Disponível em: <<http://www2.cmu-edu.eu/RePEc/cmc/annals/30-v13.pdf>>. Acesso em: 21 dez. 2015.



WERMUTH, Maiquel Ângelo Dezordi; CORREA, Rafaela. O direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica. *Revista de Direito Internacional*, Brasília. v. 12, n. 1, 2015, p. 288-300. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5102/rdi.v12i1.3262>>. Acesso em: 21 dez. 2015.

Submissão: 17/01/2016  
Aceito para Publicação: 31/05/2016

