

## Página 49

**V-F 1 - Afirmação:** A proteção de pessoas e bens no mar, bem como suas cargas e pessoas a bordo, estão sujeitas a intempéries, avarias e ações de piratas ou terroristas, e envolve inúmeras normas nacionais e internacionais.

**V-F 2 - Afirmação:** Dada a complexidade legal e política, o comandante na cena de ação deve reportar ao escalão superior e, se possível, aguardar orientação antes de empregar a força, caso as Regras de Engajamento não contemplam a situação.

**V-F 3 - Afirmação:** É um costume internacional reconhecido o direito de um navio entrar e permanecer em um porto abrigado, sem penalidades, em tempo de paz, quando necessário devido aos perigos do mar ou motivo de força maior.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que envolve a proteção de pessoas e bens no mar, em termos de normas?

**Resposta** - Inúmeras normas nacionais e internacionais.

**Flash-card 2 Pergunta** - O que é recomendado ao comandante na cena de ação fazer, em caso de situação não contemplada pelas Regras de Engajamento?

**Resposta** - Reportar imediatamente ao escalão superior e, se possível, aguardar orientação antes de empregar a força.

**Flash-card 3 Pergunta** - Qual é o direito costumeiro internacional de um navio em busca de abrigo em porto, em tempo de paz?

**Resposta** - Entrar e permanecer em um porto abrigado, sem penalidades, face aos perigos do mar ou força maior.

### 3.1 – INTRODUÇÃO

A proteção de pessoas e bens no mar, brasileiros ou de outra nacionalidade, envolve inúmeras normas nacionais e internacionais. Navios e aeronaves, no mar ou no espaço aéreo a

ele sobrejacente, assim como suas cargas e pessoas a bordo, estão permanentemente sujeitos às intempéries, à ocorrência de avarias, bem como à ação ocasional de piratas, terroristas e revoltosos. Adicionalmente, navios, aeronaves e respectivas tripulações podem se envolver em ações de salvamento de refugiados, pedido de asilo, imposição da legislação ou, até mesmo, serem alvos do uso injustificado da força, em decorrência da situação política em outros Estados ou de atos de autoridades estrangeiras.

Dada a complexidade das considerações legais, políticas e diplomáticas que podem advir quando do emprego de meios navais e aeronavais na proteção de pessoas e bens no mar, é

importante que as diretrizes determinem ao comandante na cena de ação reportar, imediatamente, ao escalão superior, as circunstâncias sob as quais vier a ser envolvido e, se a situação do momento permitir, aguardar orientação superior antes de se decidir pelo emprego da força, caso as Regras de Engajamento promulgadas não contemplam a situação em questão.

Qualquer Estado pode impor sua legislação nacional no mar, desde que amparado por bases jurídicas aceitas pelo Direito Internacional (DI). Portanto, considerando que os comandantes, no mar, podem vir a ser acionados para apoiar ações de imposição da legislação ou desenvolver ações de proteção a pessoas ou bens, é obrigatório que disponham de conhecimento básico a respeito desses temas.

### 3.2 – SOCORRO, ARRIBADA E QUARENTENA

No mar, infortúnios constituem ocorrências comuns. A obrigação de todo marinheiro de prover auxílio às pessoas em perigo no mar é um costume reconhecido e aceito desde os

primórdios da navegação. Também é costume internacional o direito de um navio entrar e permanecer em um porto abrigado, sem penalidades, pelo menos em tempo de paz, quando

necessário for, face aos perigos do mar ou por motivo de força maior. Do mesmo modo, é reconhecido o direito de um Estado de decretar quarentena para um porto, área ou navio, quando necessário.

## Página 50

**V-F 1 - Afirmação:** A CNUDM, em seu art. 98, determina que todo Estado exija de seus comandantes de navios de bandeira que prestem assistência a qualquer pessoa em perigo de desaparecer no mar, desde que não incorram em sérios riscos.

**V-F 2 - Afirmação:** A Convenção SAR estabelece a obrigação de prestar auxílio a qualquer pessoa em perigo no mar, independentemente da nacionalidade, condição social ou situação em que se encontra.

**V-F 3 - Afirmação:** A Ordenança Geral para o Serviço da Armada (OGSA) estabelece a obrigação dos Comandantes de navios da MB de prestarem auxílio a embarcações mercantes em perigo e tripulações e passageiros de embarcações mercantes ou de guerra vitimados por sinistro.

**Flash-card 1 Pergunta** - De acordo com a CNUDM (art. 98), qual é a obrigação do comandante de um navio de bandeira em relação a pessoas em perigo no mar?

**Resposta** - Prestar assistência a qualquer pessoa em perigo de desaparecer, desde que não incorra em sérios riscos para o navio, tripulação ou passageiros.

**Flash-card 2 Pergunta** - O que a Convenção SAR estabelece sobre a prestação de auxílio a pessoas em perigo no mar?

**Resposta** - Que seja prestado auxílio a qualquer pessoa em perigo, independentemente da nacionalidade, condição social ou situação em que se encontra.

**Flash-card 3 Pergunta** - Qual a obrigação da OGSA para Comandantes de navios da MB em relação a sinistros em embarcações mercantes?

**Resposta** - Prestar auxílio às embarcações mercantes em perigo e tripulações e passageiros vitimados por qualquer sinistro.

### 3.2.1 – Auxílio a pessoas, navios e aeronaves em perigo

A Convenção SOLAS1, Capítulo V, estabelece em sua Regra 33 que o comandante de um navio no mar, que estiver em posição de prestar assistência, ao receber um sinal informando que há pessoas em perigo no mar, é obrigado a se dirigir prontamente ao seu auxílio. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em seu art. 98, determina a todo Estado que exija dos comandantes dos navios de sua bandeira que, na medida em que não incorram em sérios riscos para os seus navios, suas tripulações ou seus passageiros, que:

- a) prestem assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo de desaparecer;
- b) se dirijam, tão depressa quanto possível, em socorro de pessoas em perigo, desde que estejam informados da necessidade de assistência e sempre que tenham uma possibilidade razoável de fazê-lo; e
- c) preste, em caso de abalroamento, assistência ao outro navio, à sua tripulação, e aos passageiros e, quando possível, comunique ao outro navio o nome do seu próprio navio, o porto de registro e o porto mais próximo em que fará escala.

A Convenção SAR2 também estabelece a obrigação das partes em assegurar que seja prestado auxílio a qualquer pessoa que estiver em perigo no mar, independentemente da nacionalidade, condição social ou da situação em que se encontra. Determina, ainda, a Convenção que todo Estado costeiro deve promover o estabelecimento, o funcionamento e a manutenção de um adequado e eficaz serviço de busca e salvamento, para garantir a segurança marítima e aérea e, quando as circunstâncias o exigirem, cooperar para esse fim com os Estados vizinhos, por meio de acordos regionais de cooperação mútua.

#### **a) Deveres dos Comandantes de embarcações e navios mercantes**

A SOLAS estabelece a obrigação de os comandantes de navios mercantes e de embarcações privadas de disseminarem mensagens de alerta com relação a qualquer perigo ou condição insegura encontrada no mar, adicionalmente a de se dirigirem, tão depressa quanto possível, em auxílio a pessoas em perigo.

#### **b) Deveres dos Comandantes de navios da MB**

A Ordenança Geral para o Serviço da Armada (OGSA) estabelece a obrigação dos Comandantes de navios da MB de prestarem auxílio às embarcações mercantes em perigo e tripulações e passageiros de embarcações mercantes ou de guerra, vitimados por qualquer sinistro que comprometa sua segurança (art. 5-1-56 e 5-1-57). Embora os artigos da OGSA não se refiram às aeronaves, é óbvio que os ocupantes de qualquer veículo, sinistrado no mar, devam receber auxílio.

## **Página 51**

**V-F 1 - Afirmiação:** Navios de guerra têm o dever humanitário de prestar socorro, desde que isso não coloque em sérios riscos o próprio navio, sua tripulação ou comprometa a sua missão.

**V-F 2 - Afirmiação:** O parar e o fundear durante a passagem inocente são permitidos se constituírem incidentes comuns de navegação, forem impostos por força maior, ou tiverem por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo.

**V-F 3 - Afirmiação:** O Direito Internacional prevê que nenhum porto pode ser fechado a uma embarcação estrangeira que busque abrigo contra tempestade ou mau tempo (arribada forçada), desde que o motivo para a demanda seja real.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é o dever do comandante da MB em relação a tripulantes e passageiros salvos?

**Resposta** - Salvar e recolher a bordo e transportá-los até o porto a que se destinar o navio ou a Força.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual é a condição para que um navio de guerra preste socorro, em razão do dever humanitário?

**Resposta** - Desde que não sejam colocados em sérios riscos o próprio navio, a sua tripulação ou a sua missão.

**Flash-card 3 Pergunta** - Em que casos o parar e o fundear são permitidos durante a passagem inocente no MT?

**Resposta** - Se constituírem incidentes comuns de navegação, forem impostos por força maior, ou tiverem por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo.

Desse modo, os Comandantes de navios da MB ou, quando presentes, os Comandantes de Força, devem prestar o apoio necessário às embarcações privadas e aos navios mercantes encontrados em perigo no mar e lhes proporcionar todo o auxílio disponível, sem prejuízo da missão de que se acharem incumbidos, tomando as necessárias providências para acautelar os interesses nacionais.

Constitui, ainda, dever do comandante salvar e recolher a bordo dos navios sob seu comando, em todas as circunstâncias, os tripulantes e passageiros das embarcações mercantes ou de guerra, de qualquer nacionalidade, vitimados por qualquer sinistro que comprometa a sua segurança e os transportar até o porto a que se destinar o navio ou a Força. Quando a natureza da sua missão ou outros motivos de força maior não lhes permitirem, é dever dos comandantes deixá-los no porto mais próximo.

Assim, como o bem jurídico a ser protegido é a vida humana em perigo no mar, há o dever humanitário para os navios de guerra de prestar socorro, desde que não sejam colocados em sérios riscos o próprio navio, a sua tripulação ou a sua missão.

### **3.2.2 – O parar e o fundear durante a passagem inocente**

A passagem inocente pelo Mar Territorial (MT) e águas arquipelágicas deve ser contínua e rápida. Pode, entretanto, compreender o parar e o fundear, nos casos em que estes constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivo de força maior, por dificuldade grave ou, ainda, tenham por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave (art. 18 da CNUDM). Tal situação deverá ser informada às autoridades do Estado costeiro, pois poderá ensejar interpretação equivocada de violação do direito de passagem inocente previsto no art. 19, §§ 1º e 2º da CNUDM.

### **3.2.3 – Demanda por um porto Abrigado**

O DI prevê que nenhum porto pode ser fechado a uma embarcação estrangeira em busca de abrigo contra tempestade ou mau tempo. Essa embarcação também não pode ser compelida a sair do porto, a menos que outro igualmente seguro esteja aberto e ela possa demandá-lo sem perigo adicional. Para tanto, é necessário que o motivo para a demanda seja real, e não fictício, e que envolva séria e fundamentada apreensão quanto à perda, a ferimentos ou a sérios danos à embarcação, seus tripulantes e sua carga.

Em geral, a embarcação que demandar o porto em situação de emergência não ficará sujeita às regulamentações locais concernentes a penalidades, proibições, serviços ou taxas por tê-lo demandado. Entretanto, novas demandas relacionadas à

proteção do território ou do meio ambiente estão prevalecendo em alguns casos. Assim, salvo se obrigado por força de acordo específico, os Estados podem adotar outras posturas.

## Página 52

**V-F 1 - Afirmiação:** Em regra geral, uma embarcação que demanda porto em situação de emergência não fica sujeita às regulamentações locais concernentes a penalidades, proibições, serviços ou taxas por tê-lo demandado.

**V-F 2 - Afirmiação:** A LESTA prevê que uma embarcação estrangeira, ao apresentar irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias que ameacem danos ao meio ambiente ou à segurança, pode ser ordenada a não entrar no porto ou a sair das águas jurisdicionais.

**V-F 3 - Afirmiação:** Comandantes de navios militares devem se sujeitar às regulamentações de quarentena, mas não devem permitir que seus navios sejam inspecionados, devendo, contudo, prestar as informações solicitadas.

**Flash-card 1 Pergunta** - A embarcação que demanda porto em emergência fica sujeita a regulamentações locais concernentes a penalidades ou taxas?

**Resposta** - Não, em geral, não ficará sujeita às regulamentações locais concernentes a penalidades, proibições, serviços ou taxas por tê-lo demandado.

**Flash-card 2 Pergunta** - Cite uma medida que a LESTA permite ordenar a uma embarcação estrangeira que represente ameaça de danos (documentação ou condições precárias).

**Resposta** - Não entrar no porto, não sair do porto, sair das águas jurisdicionais, ou arribar em porto nacional.

**Flash-card 3 Pergunta** - Em caso de quarentena, navios militares devem permitir a inspeção pelas autoridades sanitárias?

**Resposta** - Não devem permitir a inspeção, mas devem sujeitar-se às regulamentações e prestar todas as informações solicitadas.

Para isso, a Organização Marítima Internacional (sigla em inglês - IMO) elaborou orientações sobre o assunto, as Resoluções A-949 (23) e A-950 (23), com a intenção de estabelecer um meio-termo entre os direitos de proteção do Estado costeiro e as práticas de navegação. Além disso, a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA (Lei n° 9.537/1997) prevê que a embarcação estrangeira, que for submetida à inspeção naval e apresentar irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

- a) não entrar no porto;
- b) não sair do porto;
- c) sair das águas jurisdicionais; e
- d) arribar em porto nacional.

### 3.2.4 – Quarentena

Os comandantes de navios ou aeronaves militares devem sujeitar-se às regulamentações e restrições impostas por uma quarentena. Os comandantes não devem permitir que os seus navios ou as suas aeronaves sejam inspecionados, entretanto, devem proporcionar toda a assistência às autoridades sanitárias, brasileiras ou estrangeiras, bem como prestar todas as informações solicitadas, desde que não comprometam a segurança e o sigilo das operações militares. Caso a quarentena seja imposição prevista no Roteiro de um determinado porto, os comandantes podem requerer à Autoridade Portuária dispensa das restrições decorrentes dessa imposição.

### 3.3 - DIREITO DE ASILO

#### 3.3.1 - Concessão de asilo

O asilo territorial, também conhecido como asilo político, constitui-se na proteção (ou no acolhimento) dada por um Estado, em seu território, a uma pessoa cuja vida ou liberdade se acha ameaçada pelas autoridades do seu país por causa de dissidência política, de delitos de opinião, ou por crimes que, relacionados com a segurança do Estado, não configuram quebra do direito penal comum. Concede-o o Estado àquele estrangeiro que, havendo cruzado a fronteira, colocou-se no âmbito espacial de sua soberania, e, aí, requereu o benefício. Não deve ser confundido com o asilo diplomático.

A Declaração Universal dos Direitos do Homem estabelece, em seu art. 14, que todo homem, vítima de perseguição, tem o direito de procurar e de gozar asilo em outros países.

## Página 53

**V-F 1 - Afirmiação:** Asilo territorial é a proteção dada por um Estado em seu território a uma pessoa cuja vida ou liberdade está ameaçada por dissidência política, não devendo ser confundido com o asilo diplomático.

**V-F 2 - Afirmiação:** Embora a Declaração Universal dos Direitos do Homem reconheça o direito do indivíduo de procurar asilo, ela não obriga os Estados a concedê-lo.

**V-F 3 - Afirmiação:** Segundo a Convenção de Caracas, compete ao país asilante classificar a natureza do delito (se comum ou político) ou os motivos da perseguição, bem como caracterizar se a situação é de urgência.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que é asilo territorial e qual sua principal distinção do asilo diplomático?

**Resposta** - É a proteção dada por um Estado em seu território a um perseguido político, e não deve ser confundido com o asilo diplomático.

**Flash-card 2 Pergunta** - O que a Declaração Universal dos Direitos do Homem estabelece sobre a obrigação dos Estados em conceder asilo?

**Resposta** - Reconhece o direito de procurar asilo, mas não obriga os Estados a concedê-lo.

**Flash-card 3 Pergunta** - Segundo a Convenção de Caracas, a quem compete classificar a natureza do delito (comum ou político) de um requerente de asilo?

**Resposta** - Compete ao país asilante.

Embora reconheça o direito do indivíduo de procurar asilo, a Declaração não obriga os Estados a concedê-lo. Tal direito não pode ser invocado em caso de perseguição motivada legitimamente por delitos comuns.

O chamado asilo diplomático é uma forma provisória do asilo político, só praticada regularmente na América Latina. É outorgado em legações, navios de guerra e acampamentos ou aeronaves militares a pessoas perseguidas por motivos ou delitos políticos, constituindo uma etapa para o asilo territorial, a consumar-se no solo daquele mesmo país que acolheu provisoriamente o refugiado, ou eventualmente no solo de um terceiro país que o aceite.

A Convenção de Caracas sobre Asilo Diplomático, de 28 de março de 1954, ratificada pelo Brasil por meio do Decreto n° 42.628/1957, em linhas gerais, estabelece que:

- a) o asilo é um direito do Estado, baseado em sua soberania, que não se acha obrigado a concedê-lo, nem a declarar porque o nega;
- b) deve ser concedido a pessoas perseguidas (estado de urgência), por motivos ou delitos políticos (excluindo os comuns);
- c) a concessão do asilo deve ser respeitada pelos demais Estados e não deve ser motivo de reclamação;
- d) compete ao país asilante a classificação da natureza do delito (se comum ou político) ou dos motivos da perseguição, bem como a caracterização se a situação é de urgência; e
- e) as pessoas que fazem jus ao asilo não devem ter a sua entrada proibida pelo país asilante, nem devem ser expulsas para o país de origem ou para um terceiro Estado onde podem estar sujeitas a perseguição.

De acordo com o art. VI da referida Convenção, os casos de urgência, entre outros, são aqueles em que o indivíduo é perseguido pelas autoridades, ou por pessoal ou multidões que não possam ser contidas pelas autoridades, bem como quando se encontre em perigo de ser privado de sua vida ou de sua liberdade por motivos de perseguição política e não possa, sem risco, pôr-se de outro modo em segurança.

Os navios de guerra ou aeronaves militares que se encontrarem provisoriamente em estaleiros, arsenais ou oficinas para serem reparados não podem constituir recinto de asilo (art. I da referida Convenção).

Os Comandantes de navios ou de Força são proibidos de oferecer asilo a estrangeiro. No entanto, têm a faculdade de conceder asilo a estrangeiro que procurar a proteção da Bandeira brasileira, atendendo às instruções que tiverem, aos aspectos atinentes à segurança e logística da embarcação e à segurança da tripulação, às conveniências administrativas, à dignidade do Estado brasileiro e às leis humanitárias, que possa vir a ser ou esteja sendo perseguido por crime ou motivo político ou predominantemente político, ou por crença religiosa (art. 5-1-88 da OGSA).

## Página 54

**V-F 1 - Afirmação:** Navios de guerra ou aeronaves militares que se encontrarem provisoriamente em estaleiros ou oficinas para serem reparados não podem constituir recinto de asilo.

**V-F 2 - Afirmação:** Os Comandantes de navios ou de Força são proibidos de convidar, direta ou indiretamente, qualquer refugiado, mas podem conceder asilo se solicitado, por razões humanitárias e dentro de limites razoáveis.

**V-F 3 - Afirmação:** O Comandante somente expulsará o asilado quando este tiver, de má fé, declarado ser perseguido político e se verificar ser perseguido por crime comum, ou se contribuir para perturbar a ordem e a disciplina de bordo.

**Flash-card 1 Pergunta** - De acordo com a Convenção de Caracas, navios de guerra em estaleiros para reparo podem constituir recinto de asilo?

**Resposta** - Não.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual é a restrição imposta aos Comandantes de navios da MB em relação ao oferecimento de asilo a estrangeiros?

**Resposta** - São proibidos de convidar, direta ou indiretamente, qualquer refugiado a se asilar no navio.

**Flash-card 3 Pergunta** - Em que caso o Comandante deve expulsar o asilado recolhido ao seu navio?

**Resposta** - Quando este, de má fé, declarou ser perseguido político, sendo crime comum, ou se perturbar a ordem/disciplina de bordo.

Em outras palavras, o comandante não pode convidar, direta ou indiretamente, qualquer refugiado a se asilar no navio. Pode, entretanto, conceder o asilo, por razões humanitárias, mas excepcionalmente e dentro de limites razoáveis, desde que por solicitação do refugiado. O comandante não deve conceder asilo a pessoas perseguidas ou condenadas por delitos comuns, nem a soldados ou marinheiros desertores.

Caso conceda o asilo, o comandante comunica-lo à com a maior brevidade possível ao seu superior e ao Ministro das Relações Exteriores do Estado territorial ou à autoridade administrativa do lugar, se o fato houver ocorrido fora da Capital (art. VIII da referida Convenção). Uma vez concedido o asilo, o comandante deve prestar todo o cuidado e proteção ao asilado.

### 3.3.2 – Expulsão ou Entrega do asilado

O comandante somente expulsará o asilado recolhido ao seu navio quando este:

- a) tiver, de má fé, declarado ser perseguido político ou religioso, e se verificar depois que é perseguido por crime comum; e
- b) contribuir para perturbar a ordem e a disciplina de bordo.

O comandante somente entregará o asilado à autoridade competente do país do asilado, e apenas a ela, nos seguintes casos:

- a) quando ordenado pelo Governo brasileiro; e

b) quando se tratar de desertor simples de força armada estrangeira (deserção sem motivação política), que tenha sido recebido a bordo em seu próprio país ou, quando recebido em outro país, proceda de navio de sua nacionalidade.

Em território brasileiro, o asilado deverá ser entregue à autoridade competente do Ministério da Justiça (art. 5-1-89 da OGSA). O asilado recebido ou conservado a bordo, em virtude de requisição de Agente Diplomático ou Consular brasileiro, não poderá ser expulso ou entregue, senão com o assentimento daquele Agente ou de autoridade brasileira a ele superior, exceto se sua presença a bordo for prejudicial à ordem e a disciplina do navio, caso em que o referido Agente será previamente avisado (art. 5-1-91 da OGSA).

### 3.3.3 - Proteção de cidadãos brasileiros

No caso especial de proteção aos cidadãos brasileiros no exterior, que buscarem refúgio nos navios da MB, observar o disposto na OGSA:

## Página 55

**V-F 1 - Afirmiação:** No estrangeiro, o Comandante de Força não pode se negar a receber qualquer brasileiro que procure refúgio, mas deve satisfazer às requisições da justiça local se o brasileiro estiver sendo processado regularmente por crime comum.

**V-F 2 - Afirmiação:** Sendo o clandestino brasileiro, ele será entregue em porto brasileiro à autoridade local competente, e em porto estrangeiro, ao Agente Consular brasileiro, após entendimentos com a autoridade local.

**V-F 3 - Afirmiação:** Se um clandestino estrangeiro for indiciado ou condenado por crime no território brasileiro, ou estiver em condição de ser considerado refugiado, o Comandante deverá conservá-lo a bordo.

**Flash-card 1 Pergunta** - No estrangeiro, o Comandante de Força pode se negar a receber um brasileiro que procure refúgio em navios da MB?

**Resposta** - Não, o Comandante não pode se negar a receber qualquer brasileiro que procure refúgio.

**Flash-card 2 Pergunta** - Se um brasileiro asilado em navio da MB no estrangeiro estiver sendo processado por crime comum, o que deve o Comandante fazer?

**Resposta** - Satisfazer às requisições da justiça local.

**Flash-card 3 Pergunta** - Qual é o procedimento do Comandante de navio da MB para um clandestino estrangeiro indiciado ou condenado por crime no Brasil?

**Resposta** - O Comandante o conservará a bordo para ser devida e oportunamente julgado.

a) art. 5-1-92 – no estrangeiro, o Comandante de Força não poder-se-á negar a receber qualquer brasileiro que procure refúgio nos navios a ele subordinados. Entretanto, satisfará às requisições da justiça local, quando o brasileiro asilado estiver sendo processado regularmente por crime comum; e

b) art. 5-1-95 – o Comandante de Força, quando for solicitado, protegerá os brasileiros contra quaisquer violências de que estejam ameaçados, procedendo de acordo com as circunstâncias e com a legislação em vigor.

### 3.3.4 – Clandestinos a bordo

Quando for encontrada pessoa a bordo, que não pertença à tripulação e cujo embarque não tenha sido legalmente autorizado, o comandante deve proceder da seguinte forma:

a) sendo brasileiro, será entregue em porto brasileiro, à autoridade local competente e, em porto estrangeiro, ao Agente Consular brasileiro, após entendimentos com a autoridade local competente;

b) sendo estrangeiro, será entregue em porto brasileiro à autoridade local competente e, em porto estrangeiro, mediante entendimento com a competente autoridade local, ao Agente Consular do país do clandestino; e

c) se o estrangeiro for indiciado ou condenado por haver cometido crime no território brasileiro, ou ainda, se estiver em condição de ser considerado refugiado nos termos deste manual, o Comandante o conservará a bordo. Na primeira das hipóteses figuradas, para ser devida e oportunamente julgado pelos tribunais brasileiros, ou cumprir sentença já por eles proferida. Na segunda, para seguir-se o processo de extradição nos casos em que possa ter lugar (art. 5-2-31 da OGSA).

### 3.4 - RECUPERAÇÃO DE MATERIAL PERDIDO NO MAR PERTENCENTE A UM ESTADO

Todo o material pertencente a um Estado soberano que for perdido nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), permanece sendo um bem desse Estado até que a sua titularidade seja formalmente abandonada ou renunciada, ou transferida para o Estado costeiro, por decurso legal de tempo, que, no caso do Brasil, está previsto na Lei nº 7.542/1986.

Aeronaves acidentadas, navios afundados, torpedos de exercício, mísseis de teste e drones aéreos são exemplos de materiais de propriedade do Governo brasileiro para os quais se preveem fainas de recuperação. Caso tais materiais sejam resgatados por outras entidades estrangeiras, ao Governo brasileiro caberá requerer sua devolução ao país.

## Página 56

**V-F 1 - Afirmiação:** Material pertencente a um Estado soberano perdido nas AJB permanece sendo bem desse Estado até que a titularidade seja formalmente abandonada ou transferida para o Estado costeiro por decurso legal de tempo.

**V-F 2 - Afirmiação:** O DI reconhece o uso da força, proporcional e adequada, em tempo de paz, para proteger navios, aeronaves, pessoas e suas propriedades, quando submetidos a atos de violência injustificados praticados em águas internacionais.

**V-F 3 - Afirmiação:** Atos de violência contra brasileiros em águas interiores estrangeiras exigem considerações especiais no nível político, pois o Estado costeiro é o primeiro responsável pela proteção de todos os navios e pessoas dentro de seu território.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é a regra para material perdido por um Estado soberano nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)?

**Resposta** - Permanece sendo um bem desse Estado até que a titularidade seja formalmente abandonada, renunciada ou transferida por decurso legal de tempo.

**Flash-card 2 Pergunta** - O Direito Internacional (DI) reconhece o uso da força, em tempo de paz, para proteger bens e pessoas em águas internacionais?

**Resposta** - Sim, o uso da força proporcional e adequada é reconhecido para proteger navios, aeronaves, pessoas e suas propriedades submetidos a atos de violência injustificados.

**Flash-card 3 Pergunta** - Quem é o primeiro responsável pela proteção de navios e pessoas estrangeiras dentro de águas interiores, águas arquipelágicas e MT?

**Resposta** - O Estado costeiro.

### 3.5 - PROTEÇÃO DE NAVIOS, AERONAVES E DE PESSOAS E SEUS BENS NO MAR

Em acréscimo à obrigação que os navios de guerra detêm de reprimir crimes de caráter internacional, respaldados por regras estabelecidas em normas internacionais, o DI reconhece o uso da força, de forma proporcional e adequada, em certas circunstâncias, em tempo de paz, se necessário, para proteger navios, aeronaves, pessoas e suas propriedades, quando submetidos a atos de violência injustificados praticados em águas internacionais. Tal direito se encontra amparado, também, pelo princípio de autodefesa coletiva ou individual.

#### 3.5.1 - Proteção de navios, aeronaves e pessoas de nacionalidade brasileira e seus bens

Regras de Engajamento deverão ser cuidadosamente elaboradas, de modo a permitir que os Comandantes no mar possam exercer sua autoridade inerente a proteção aos navios, aeronaves e pessoas de nacionalidade brasileira, assim como suas propriedades, em conformidade com as leis nacionais e o DI.

##### a) Proteção em águas interiores, águas arquipelágicas e mar territorial estrangeiros

Atos ilegais de violência perpetrados contra navios, aeronaves e cidadãos brasileiros dentro de águas interiores, águas arquipelágicas, MT e correspondentes espaços aéreos de outro Estado exigem considerações especiais no nível político.

O Estado costeiro é o primeiro responsável pela proteção de todos os navios, aeronaves e pessoas que legalmente se encontram dentro de seu território. Devido ao fato do Estado costeiro legalmente poder exercer jurisdição e controle sobre os navios, aeronaves e pessoas estrangeiras dentro de suas águas interiores, águas arquipelágicas, MT e correspondente espaço aéreo, cuidados especiais devem ser tomados pelos navios de guerra e aeronaves militares brasileiros, para não interferirem com as ações que legalmente o Estado costeiro venha a tomar no exercício de sua soberania.

##### b) Proteção em zonas contíguas, zonas econômicas exclusivas e plataformas continentais estrangeiras

Exceto em situações voltadas à salvaguarda da vida humana no mar e estabelecidas em acordos internacionais, a responsabilidade do Estado costeiro na proteção dos navios e aeronaves de outra nacionalidade se estende até o limite exterior do seu MT. Além deste ponto, cada Estado exerce a responsabilidade primária pela proteção de seus próprios navios, aeronaves e cidadãos, bem como de seus bens.

Por outro lado, o Estado costeiro pode exercer de forma apropriada a sua jurisdição sobre navios, aeronaves e cidadãos estrangeiros na sua Zona Contígua (ZC), e sobre ela, para impor as suas leis alfandegárias, fiscais, sanitárias e de imigração (art. 33 da CNUDM). Na sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE), pode impor a sua regulamentação relacionada aos recursos naturais, às pesquisas científicas e à proteção e preservação do meio ambiente (art. 56 da CNUDM), enquanto que em sua PC, a sua regulamentação é referente aos recursos do leito e subsolo marinhos (art. 77 da CNUDM).

## Página 57

**V-F 1 - Afirmação:** Exceto em situações de salvaguarda da vida humana no mar, a responsabilidade do Estado costeiro na proteção de navios de outra nacionalidade se estende apenas até o limite exterior do seu Mar Territorial (MT).

**V-F 2 - Afirmação:** Na ZC, o Estado costeiro pode exercer jurisdição para impor suas leis alfandegárias, fiscais, sanitárias e de imigração, enquanto na ZEE, a jurisdição abrange regulamentação de recursos naturais e proteção do meio ambiente.

**V-F 3 - Afirmação:** O Brasil entende que exercícios ou manobras militares em sua ZEE só podem ser conduzidos com o seu consentimento.

**Flash-card 1 Pergunta** - Exceto em situações de salvaguarda da vida humana, até onde se estende a responsabilidade do Estado costeiro na proteção de navios de outra nacionalidade?

**Resposta** - Até o limite exterior do seu Mar Territorial (MT).

**Flash-card 2 Pergunta** - O Brasil exige consentimento para que exercícios ou manobras militares sejam conduzidos em sua ZEE?

**Resposta** - Sim, o Brasil entende que exercícios ou manobras militares em sua ZEE só podem ser conduzidos com o seu consentimento.

**Flash-card 3 Pergunta** - Que tipos de leis o Estado costeiro pode impor em sua Zona Contígua (ZC)?

**Resposta** - Leis alfandegárias, fiscais, sanitárias e de imigração.

Além disso, o Brasil entende que os exercícios ou manobras militares em sua ZEE só podem ser conduzidos com o seu consentimento.

Quando o Estado costeiro estiver legalmente exercendo sua jurisdição, ou estiver envolvido em uma situação que lhe permita o direito de perseguição (ver o inciso 3.11.3) de um navio ou aeronave estrangeiro que tenha cometido qualquer violação em seu território ou nas águas acima citadas, outros Estados não devem interferir, salvo quando a perseguição adentrar o seu MT.

#### 3.5.2 - Proteção de navios, aeronaves e pessoas de outra nacionalidade

O instituto da legítima defesa coletiva presente no DI prevê o uso da força na medida correspondente para proporcionar a necessária proteção a navios, aeronaves e pessoas estrangeiras, bem como aos seus bens, quando submetidos à violência não justificada no mar, como, por exemplo, ataques terroristas ou de piratas.

Em tais situações, deve ser primeiramente obtido o consentimento do Estado do navio, aeronave ou dos indivíduos submetidos à violência, a menos que já exista acordo anterior a respeito do assunto, ou que a necessidade de agir imediatamente para salvar vidas humanas não permita que se aguarde tal consentimento. As considerações anteriormente feitas em relação ao local onde a violência está sendo praticada (se em águas interiores, MT, ZC, ZEE ou PC), também devem ser avaliadas.

### 3.6 - DIREITO DE APROXIMAÇÃO, VISITA E INSPEÇÃO

Como regra geral, navios em alto-mar são imunes à jurisdição de qualquer outro Estado que não aquele do pavilhão que ostenta, ficando submetidos às leis civis, criminais e administrativas e a tribunais do Estado de origem. Acordos internacionais podem dispor de forma diversa. Entretanto, como exceções à jurisdição do estado de bandeira, em alto-mar, conforme previsto no art. 110 da CNUDM, navios de guerra ou uma aeronave militar, ou outro navio ou aeronave devidamente autorizados, que tragam sinais claros que o identifiquem como navio ou aeronave a serviço de um governo, podem aproximar-se de qualquer navio, em alto-mar, com exceção daqueles que gozam de completa imunidade de jurisdição, para verificar a sua nacionalidade, desde que haja evidências fundamentadas para suspeitar que este navio:

## Página 58

**V-F 1 - Afirmação:** O instituto da legítima defesa coletiva no DI prevê o uso da força, na medida correspondente, para proteger navios, aeronaves e pessoas estrangeiras contra violência injustificada no mar, como ataques terroristas ou de piratas.

**V-F 2 - Afirmação:** Navios em alto-mar são imunes à jurisdição de outros Estados, sendo uma exceção a aproximação e visita por navios de guerra para verificar a nacionalidade em caso de suspeita fundamentada de pirataria ou tráfico de escravos.

**V-F 3 - Afirmação:** O direito de visita se aplica também na ZC e na ZEE, de acordo com a CNUDM, para que o Estado costeiro imponha sua legislação aduaneira, fiscal, imigratória e sanitária (ZC) ou de recursos (ZEE).

**Flash-card 1 Pergunta** - O que o instituto da legítima defesa coletiva prevê para navios estrangeiros submetidos à violência não justificada no mar?

**Resposta** - O uso da força na medida correspondente para proporcionar a proteção necessária.

**Flash-card 2 Pergunta** - Em alto-mar, quais são as exceções à jurisdição exclusiva do Estado do pavilhão que permitem a aproximação e visita de navios de guerra?

**Resposta** - Suspeita de pirataria, tráfico de escravos, transmissões não autorizadas, falta de nacionalidade, ou se for da mesma nacionalidade que o navio de guerra.

**Flash-card 3 Pergunta** - O direito de visita se aplica também na ZC e na ZEE?

**Resposta** - Sim, para impor a legislação inerente à jurisdição desses espaços.

- a) se dedica à pirataria (ver o artigo 3.7);
- b) se dedica ao tráfico de escravos (ver o artigo 3.8);
- c) é utilizado para efetuar transmissões não autorizadas a partir do alto-mar (veja o artigo 3.9);
- d) não tenha nacionalidade definida (ver as alíneas c e d do inciso 3.11.1); ou
- e) é, na realidade, da mesma nacionalidade que o navio de guerra ou de Estado, embora árvore uma bandeira estrangeira, ou se recuse a içar a sua bandeira.

Nos casos acima, o navio de guerra ou navio de Estado pode proceder à verificação dos documentos que autorizem o uso da bandeira. Para isso, pode enviar uma embarcação ao navio suspeito, sob o comando de um Oficial. Se, após a verificação dos documentos, persistirem as suspeitas, pode ser procedida a bordo uma inspeção, devendo ser conduzida com todo respeito.

O direito de visita também é aplicado na ZC e na ZEE, por força do art. 33, § 1, a e b, combinado com o art. 73, § 1, da CNUDM. Na ZC, o Estado costeiro poderá impor sua legislação aduaneira, fiscal, imigratória e sanitária e, como parte da ZEE, a legislação nacional inerente aos direitos de soberania nesse espaço marítimo. Cumpre mencionar que a CNUDM prevê a possibilidade de indenização por perdas e danos sofridos, caso as suspeitas se revelarem infundadas e o navio visitado não tenha cometido qualquer ação que as justifique.

A CNUDM estabelece o dever de cooperação dos Estados no combate ao tráfico ilícito de drogas, devendo, para isso, ser cumpridos os acordos que eventualmente regulem o assunto. Dessa forma, em relação às embarcações não sujeitas à imunidade de outras nacionalidades, suspeitas de tráfico ilícito, os navios da MB deverão cumprir a Convenção de Viena de 1988, internalizada pelo Decreto nº 154/1991, ou seja, confirmar o registro e solicitar autorização para adotar as medidas cabíveis em relação à embarcação e sua tripulação.

### 3.7 - REPRESSÃO À PIRATARIA

O DI reconhece o dever de todos os Estados de cooperar na repressão à pirataria. Nesse sentido, a CNUDM estabelece, em seu art. 100, que “todos os Estados devem cooperar, na medida do possível, no combate à pirataria, no alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado”.

## Página 59

**V-F 1 - Afirmação:** A CNUDM estabelece que todos os Estados devem cooperar, na medida do possível, no combate à pirataria no alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.

**V-F 2 - Afirmação:** Constitui pirataria todo ato ilícito de violência, detenção ou depredação cometido para fins privados pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave privados, dirigido contra outro navio em alto-mar.

**V-F 3 - Afirmação:** Na Zona Contígua (ZC) e na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), as ações ilícitas são consideradas atos de pirataria por força do art. 58, § 2º da CNUDM, competindo ao Estado costeiro exercer sua jurisdição penal.

**Flash-card 1 Pergunta** - Onde a CNUDM (art. 100) estabelece que todos os Estados devem cooperar no combate à pirataria?

**Resposta** - No alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual é a característica essencial, segundo a CNUDM (art. 101), para que um ato de violência por navio privado seja classificado como pirataria?

**Resposta** - Deve ser cometido para fins privados.

**Flash-card 3 Pergunta** - As ações ilícitas cometidas na ZC e na ZEE são consideradas atos de pirataria sob a luz do DI?

**Resposta** - Sim, por força do art. 58, § 2º da CNUDM.

### 3.7.1 - Definição de Pirataria

Pirataria, segundo o DI, é o saque, depredação ou apresamento de navio ou aeronave, em geral mediante violência, e para fins privados, por outro navio ou aeronave. Constitui pirataria, segundo o art. 101 da CNUDM:

- todo ato ilícito de violência ou de detenção ou de depredação cometidos para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra um navio ou uma aeronave ou bens a bordo destes, em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- 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 pirata; e
- toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos acima mencionados.

Algumas legislações nacionais podem definir pirataria de forma diversa, e punir atos que não se constituem pirataria sob a luz do DI, os quais, portanto, não possuem reconhecimento universal, nem estão sujeitos à punição por todos os Estados.

### 3.7.2 - Posição geográfica onde a ação foi cometida

A CNUDM estabelece que todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado. Na ZC e na ZEE essas ações ilícitas são consideradas como atos de pirataria, por força do art. 58, § 2º da CNUDM, competindo ao Estado costeiro, nestes casos, exercer sua jurisdição penal no seu território nacional.

Nas suas águas interiores, ou no seu MT, ou ainda, nas suas águas arquipelágicas ou no seu espaço aéreo nacional, eles não se constituirão em pirataria, mas sim em crimes diversos que serão tipificados e tratados segundo a jurisdição e a soberania de cada Estado.

### 3.7.3 - Configuração de interesse privado

Para que se configure o crime de pirataria, é necessário que o ato tenha sido cometido para fins privados. Assim, constituiria pirataria um ataque feito a um navio mercante em alto-mar com o propósito, por exemplo, de roubar sua carga e/ou os pertences de seus tripulantes ou passageiros em benefício próprio. Por outro lado, atos que de outra forma poderiam constituir pirataria, mas que são efetuados por motivos puramente políticos, como por exemplo, aqueles praticados por rebeldes ou revoltosos não reconhecidos como beligerantes, não são considerados como pirataria.

## Página 60

**V-F 1 - Afirmação:** Atos de violência nas águas interiores, Mar Territorial ou águas arquipelágicas não se constituem em pirataria, mas sim em crimes diversos tipificados e tratados segundo a jurisdição e soberania do Estado.

**V-F 2 - Afirmação:** O DI pretende excluir os atos de violência cometidos para fins políticos, de modo que atos de terrorismo não são considerados pirataria, pois o interesse prevalente não é o privado.

**V-F 3 - Afirmação:** Navios de guerra, aeronaves militares e outros navios públicos não devem ser tratados como piratas, a menos que estejam guarnecidos por piratas ou sendo empregados em ações de pirataria.

**Flash-card 1 Pergunta** - Atos de violência cometidos em águas interiores ou no Mar Territorial são considerados pirataria?

**Resposta** - Não, são considerados crimes diversos tratados segundo a jurisdição e a soberania de cada Estado.

**Flash-card 2 Pergunta** - Por que o Direito Internacional (DI) tende a excluir os atos de terrorismo da definição de pirataria?

**Resposta** - Porque o interesse prevalente não é o privado, mas sim político.

**Flash-card 3 Pergunta** - Navios de guerra ou aeronaves militares podem ser tratados como piratas?

**Resposta** - Sim, a menos que estejam guarnecidos por piratas ou sendo empregados em ações de pirataria.

O DI pretende excluir como pirataria os atos de violência cometidos para fins políticos. As consequências são importantes, sobretudo no que concerne ao terrorismo. Os atos de

terrorismo não são considerados pirataria, mesmo na hipótese em que sejam satisfeitos todos os outros critérios ditados pela CNUDM, haja vista que o interesse prevalente não é o privado.

### 3.7.4 - Definição de navios ou aeronaves piratas

São considerados navios ou aeronaves piratas os navios ou aeronaves sob o controle efetivo de indivíduos que pretendam utilizá-los para cometer qualquer dos atos citados no

inciso 3.7.1. Também são considerados piratas navios ou aeronaves que tenham servido para cometer qualquer dessas ações, enquanto se encontrarem sob o controle das pessoas responsáveis por esses atos (art. 103 da CNUDM).

Atos de pirataria são cometidos, em princípio, apenas por navios e aeronaves privados. Navios de guerra, aeronaves militares e outros navios ou aeronaves públicos não devem ser tratados como piratas, a menos que estejam guarnecidos por piratas ou sendo empregados em ações de pirataria.

Não constitui ato de pirataria a ação em que a tripulação ou os passageiros de um navio ou aeronave, incluindo as tripulações de navios de guerra, aeronaves militares, ou outros navios e aeronaves públicos, se revoltarem ou amotinarem, tomando o navio ou a aeronave para seu próprio uso. Entretanto, se após isso, for utilizado para cometer atos de pirataria, o navio ou aeronave, e todos aqueles a bordo que, voluntariamente, tenham participado da ação, tornam-se piratas.

Um navio ou uma aeronave pode conservar a sua nacionalidade, mesmo que tenha se transformado em navio ou aeronave pirata. A conservação ou a perda da nacionalidade deve ser determinada de acordo com a lei do Estado que a tenha atribuído.

### **3.7.5 - Direito de apresamento de navios ou aeronaves piratas**

Somente podem efetuar apresamento por motivo de pirataria, os navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves a serviço de um Estado, e estejam para tanto autorizados.

Segundo o art. 105 da CNUDM, todo Estado pode apresar, no alto-mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado (incluindo a ZC e a ZEE), um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder de piratas. Também é facultado ao Estado prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas e aplicá-las, bem como decidir as medidas a adotar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens, sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé.

## **Página 61**

**V-F 1 - Afirmação:** A revolta ou amotinamento da tripulação de um navio de guerra, tomando-o para seu próprio uso, não constitui, por si só, ato de pirataria, mas o navio pode se tornar pirata se for usado para cometer atos de pirataria subsequentes.

**V-F 2 - Afirmação:** Somente navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves autorizados e claramente identificáveis a serviço de um Estado, podem efetuar apresamento por motivo de pirataria.

**V-F 3 - Afirmação:** Se um navio ou aeronave pirata, perseguido desde águas internacionais, buscar refúgio no Mar Territorial (MT) de outro Estado, a perseguição deve cessar.

**Flash-card 1 Pergunta** - A revolta ou amotinamento da tripulação de um navio de guerra constitui, por si só, ato de pirataria?

**Resposta** - Não, mas o navio se torna pirata se for utilizado para cometer atos de pirataria subsequentes.

**Flash-card 2 Pergunta** - Que tipos de navios ou aeronaves podem efetuar o apresamento por pirataria?

**Resposta** - Somente navios de guerra, aeronaves militares, ou outros navios/aeronaves autorizados a serviço de um Estado.

**Flash-card 3 Pergunta** - Quando deve cessar a perseguição a um navio ou aeronave pirata iniciada em águas internacionais?

**Resposta** - No momento em que buscar refúgio no Mar Territorial (MT), águas arquipelágicas, ou espaço aéreo sobrejacente de outro Estado.

Todo comandante pode conduzir visita às embarcações com bandeira estrangeira que encontrar no alto-mar, quando houver motivo para suspeitar de que ela esteja envolvida em alguma ação de pirataria. A finalidade da visita, a qual deve ser conduzida por um Oficial do navio, será a de verificar, por meio dos respectivos documentos legais, a identidade da embarcação e de seus tripulantes, a derrota percorrida ou a percorrer e a natureza da carga.

Caso seja constatado tratar-se de uma embarcação pirata, esta deverá ser apresada.

### **3.7.6 - Responsabilidade por apresamento sem motivo suficiente**

Quando um navio ou aeronave for apresado por suspeita de pirataria, sem motivo que o justifique, o Estado que o apresou será responsável, perante o Estado de bandeira do navio ou da aeronave, por eventual perda ou dano causados por esse apresamento (art. 106 da CNUDM).

### **3.7.7 - Perseguição a navios e aeronaves piratas**

Se um navio ou aeronave pirata, perseguido por um navio de guerra ou aeronave militar desde águas ou espaço aéreo internacionais, buscar refúgio em MT, águas arquipelágicas, ou espaço aéreo sobrejacente de outro Estado, a perseguição deve cessar.

## **3.8 - PROIBIÇÃO DO TRANSPORTE DE ESCRAVOS**

A Declaração Universal dos Direitos do Homem, em seu art. 4º, proíbe toda e qualquer forma de escravidão, dispondo que “ninguém será mantido em escravidão ou servidão e o tráfico de escravos será proibido em todas as suas formas”.

A CNUDM estabelece que todo Estado deve tomar medidas eficazes para impedir e punir o transporte de escravos em navios autorizados a arvorar a sua bandeira, bem como impedir que, para esse fim, use-se ilegalmente a sua bandeira. Todo escravo que se refugie num navio, qualquer que seja a sua bandeira, ficará, desse modo, livre.

Qualquer Comandante que se defrontar com tal situação deve continuar mantendo contato com o navio que esteja transportando escravos e solicitar orientação superior, caso o navio não ostente a bandeira brasileira. Todavia, se for brasileiro, o Comandante deve valer-se de seu poder de jurisdição sobre o navio e impedir a continuação da escravidão, sempre buscando orientação superior. As disposições contidas nos incisos 3.7.2, 3.7.5 e 3.11.3 aplicam-se aos navios que transportem escravos.

## **Página 62**

**V-F 1 - Afirmação:** Todos os Estados devem cooperar na repressão de transmissões não autorizadas efetuadas a partir do alto-mar, excluídas as transmissões de chamadas de socorro.

**V-F 2 - Afirmação:** Um Estado pode processar qualquer pessoa que efetue transmissões não autorizadas, caso os serviços autorizados de rádio-comunicações desse Estado sofram interferência.

**V-F 3 - Afirmação:** A Convenção contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes permite que um Estado solicite autorização ao Estado-pavilhão para abordar e inspecionar um navio estrangeiro no alto-mar, se houver suspeita razoável de tráfico.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que a CNUDM exige de todos os Estados em relação às transmissões não autorizadas a partir do alto-mar?

**Resposta** - Que cooperem na repressão dessas transmissões, excluídas as chamadas de socorro.

**Flash-card 2 Pergunta** - Quais Estados podem processar alguém por transmissões não autorizadas no alto-mar?

**Resposta** - O Estado de bandeira do navio, de registro da instalação, de nacionalidade da pessoa, ou qualquer Estado que receba as transmissões ou sofra interferência.

**Flash-card 3 Pergunta** - Qual é o direito conferido a um Estado que suspeite de um navio estrangeiro no alto-mar por tráfico ilícito de drogas?

**Resposta** - Notificar o Estado-pavilhão, solicitar a confirmação do registro e, se autorizado, abordar e inspecionar o navio.

### 3.9 - REPRESSÃO DE TRANSMISSÕES NÃO AUTORIZADAS

A CNUDM estabelece que todos os Estados devem cooperar na repressão das transmissões não autorizadas efetuadas a partir do alto-mar (art. 109). Transmissões não autorizadas são as transmissões de rádio e televisão difundidas a partir de um navio ou instalação no alto-mar e dirigidas ao público em geral, com violação dos regulamentos internacionais, excluídas as transmissões de chamadas de socorro.

Qualquer pessoa que efetue transmissões não autorizadas pode ser processada perante os seguintes tribunais:

- a) do Estado de bandeira do navio;
- b) do Estado de registro da instalação;
- c) do Estado do qual a pessoa é nacional;
- d) de qualquer Estado em que possam se receber as transmissões; ou
- e) de qualquer Estado cujos serviços autorizados de rádio-comunicações sofram interferência.

No alto-mar, esses Estados poderão deter qualquer pessoa ou apresá-la qualquer navio que efetue transmissões não autorizadas e apreender o equipamento emissor. Qualquer comandante que se veja diante de uma situação como essa deve solicitar orientação superior de como proceder.

### 3.10 - REPRESSÃO DO TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS

Todos os Estados devem cooperar para a repressão do tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins praticado por navios no alto-mar, com violação das convenções internacionais, conforme dispõe o art. 108 da CDNUM. Todo Estado que tenha motivos sérios para acreditar que um navio arvorando a sua bandeira se dedica ao tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins poderá solicitar a cooperação de outros Estados para pôr fim a tal tráfico.

A Convenção contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas, promulgada pelo Decreto n° 154/1991, em complemento à CNUDM, confere a todo Estado, que tenha motivos razoáveis para suspeitar que um navio, nacional ou estrangeiro, no alto-mar, esteja sendo utilizado para o tráfico ilícito de drogas, o direito de notificar ao Estado-pavilhão e solicitar a confirmação do registro desse navio. Caso confirmado, poderá solicitar-lhe autorização para abordar e inspecionar o navio e, se após a inspeção ficar constatado o tráfico, adotar medidas adequadas com respeito ao navio, às pessoas e à carga que se encontrem a bordo.

## Página 63

**V-F 1 - Afirmação:** Devido aos possíveis desdobramentos políticos e jurídicos, os comandantes devem, sempre que a situação permitir, buscar orientação superior antes de iniciarem ações de imposição da legislação brasileira no mar.

**V-F 2 - Afirmação:** Como regra geral, os navios em alto-mar submetem-se à jurisdição do Estado sob cuja bandeira naveguem.

**V-F 3 - Afirmação:** Para efeitos penais, as embarcações e aeronaves brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem em alto-mar ou no espaço aéreo correspondente, são consideradas extensão do território nacional.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que é recomendado aos comandantes fazerem antes de iniciar ações de imposição da legislação brasileira no mar?

**Resposta** - Buscar orientação superior, sempre que a situação permitir, devido a possíveis desdobramentos políticos e jurídicos.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual é a regra geral de jurisdição para navios em alto-mar, conforme a CNUDM?

**Resposta** - Submetem-se à jurisdição exclusiva do Estado sob cuja bandeira naveguem.

**Flash-card 3 Pergunta** - Para efeitos penais, como as embarcações mercantes ou de propriedade privada brasileiras em alto-mar são consideradas pelo CPB?

**Resposta** - Extensão do território nacional (CPB, art. 5º, § 1º).

### 3.11- A IMPOSIÇÃO DA LEGISLAÇÃO

Os comandantes podem se ver envolvidos em situações no mar, nas quais se vejam na obrigação de impor a legislação brasileira e as normas de DI. Tendo em vista que de tais ações podem advir desdobramentos políticos e jurídicos diversos, os comandantes podem, sempre que a situação permitir, buscar orientação superior antes de iniciarem qualquer ação.

### 3.11.1 - Jurisdição

A ação por parte de um Estado de imposição de suas normas legais sobre uma embarcação ou aeronave, parte do princípio de que elas estejam submetidas à sua jurisdição.

O Estado somente pode impor sua legislação se tiver jurisdição sobre o objeto ou a pessoa. A jurisdição, por sua vez, depende da nacionalidade, do local, do status, e da atividade da embarcação ou da aeronave às quais se pretende impor a legislação. A jurisdição implica a submissão às leis civis, criminais e administrativas, e aos tribunais do país que a detém. Como regra geral, os navios no alto-mar submetem-se à jurisdição do Estado sob cuja bandeira naveguem. A jurisdição pode ser imposta:

#### a) Sobre navios de nacionalidade brasileira

As leis brasileiras aplicam-se continuamente a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira. Portanto, fora do MT de outros Estados e desde que não seja contrariada nenhuma regulamentação desses Estados em relação aos seus direitos sobre suas ZC, ZEE e PC, os navios de guerra da MB têm autoridade para impor a legislação brasileira sobre qualquer embarcação que ostente o pavilhão nacional.

Para os efeitos penais, as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou a serviço do Estado brasileiro, onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, no espaço aéreo correspondente ou no alto-mar, são consideradas extensão do território nacional (CPB, art. 5º, § 1º).

A CNUDM dispõe que os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. A comprovação desta nacionalidade é feita por meio dos documentos pertinentes, fornecidos pelo país que tenha concedido o direito de registro.

A Lei nº 7.562/1988, prevê que o documento comprobatório da nacionalidade brasileira das embarcações é a Provisão de Registro de Propriedade Marítima, se a embarcação possuir arqueação bruta superior a cem toneladas, ou o Título de Inscrição na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, se possuir menos de cem.

## Página 64

**V-F 1 - Afirmiação:** Navios de guerra estrangeiros estão isentos da jurisdição local do Estado costeiro, embora permaneçam obrigados a observar as leis e regulamentos estabelecidos por este Estado no interesse de sua ordem e segurança.

**V-F 2 - Afirmiação:** Na Zona Contígua (ZC), ações de imposição da legislação podem ser tomadas para conter infrações às leis alfandegárias, sanitárias, fiscais e de imigração do Estado costeiro.

**V-F 3 - Afirmiação:** No Mar Territorial (MT), a jurisdição penal do Estado costeiro será exercida se a infração criminal cometida a bordo de navio estrangeiro tiver consequências para o Estado costeiro ou for prejudicial à paz ou à ordem no MT.

**Flash-card 1 Pergunta** - Navios de guerra estrangeiros estão sujeitos à jurisdição local do Estado costeiro no Mar Territorial?

**Resposta** - Não, eles estão isentos da jurisdição local, mas devem observar as leis e regulamentos do Estado costeiro.

**Flash-card 2 Pergunta** - Na Zona Contígua (ZC), para quais fins o Estado costeiro pode adotar ações de imposição da legislação contra navios estrangeiros?

**Resposta** - Para conter infrações às leis alfandegárias, sanitárias, fiscais e de imigração.

**Flash-card 3 Pergunta** - Em quais situações o Estado costeiro pode exercer jurisdição penal sobre um navio estrangeiro em passagem inocente no Mar Territorial (MT)?

**Resposta** - Se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro, for prejudicial à paz/ordem, se for solicitada assistência ou se for necessário para repressão do tráfico ilícito de drogas.

#### b) Sobre navios de nacionalidade estrangeira

A competência do Estado costeiro para exercer sua jurisdição sobre navios de outra nacionalidade, não dotados de imunidade, depende fundamentalmente da área marítima na qual esses navios se encontram, bem como da atividade em que estejam engajados.

Tratando-se de navios de guerra, estes estarão isentos da jurisdição local, embora devam observar as leis e regulamentos estabelecidos pelo Estado costeiro, no interesse da sua ordem e segurança.

As ações de imposição da legislação podem ser adotadas contra um navio de uma nacionalidade, dentro do MT de outro Estado, quando houver evidências fundamentadas para se acreditar que o navio esteja violando a legislação nacional desse Estado. Do mesmo modo, estas ações podem ser tomadas contra navios de outra nacionalidade, sem autorização do Estado da bandeira do navio:

- I) na ZC, para conter infrações às leis e regulamentos alfandegários, sanitários, fiscais e de imigração do Estado costeiro;
- II) na ZEE, para coibir as pesquisas científicas não autorizadas; e
- III) na ZEE e PC, para coibir as violações contra os seus recursos naturais, respectivamente, no mar e no leito do mar e seu subsolo, além de proteger e preservar o meio ambiente marinho.

Em especial, o Brasil, também adotou como entendimento o direito de exigir que os demais Estados solicitem sua autorização para realizar exercícios e manobras militares em sua ZEE.

No MT, o Estado costeiro não deve parar ou desviar de sua rota um navio estrangeiro, a fim de exercer a sua jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre a bordo (art. 28 da CNUDM). No que se refere à jurisdição penal do estado costeiro (art. 27 da CNUDM), ela somente será exercida quando a infração criminal cometida a bordo de navio estrangeiro, durante a passagem no MT, tiver consequências para o Estado costeiro ou for prejudicial à paz do país ou à ordem no MT. Será exercida também se a assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo comandante do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira, ou se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de drogas. Excluindo as situações anteriormente mencionadas, de um modo geral, um navio fica sujeito, apenas, à jurisdição do Estado de sua bandeira.

## Página 65

**V-F 1 - Afirmiação:** Navios sem nacionalidade, que não são legalmente registrados em algum Estado, não usufruem de proteção oficial e estão sujeitos à jurisdição de qualquer Estado.

**V-F 2 - Afirmiação:** Um navio que apresente múltiplas alegações de nacionalidade (navegando sob duas ou mais bandeiras) pode ser considerado, temporariamente, como um navio assemelhado a um navio sem nacionalidade, ficando sujeito à jurisdição de qualquer Estado.

**V-F 3 - Afirmiação:** O direito de perseguição (*hot pursuit*) e o direito de visita e busca em tempo de guerra são exemplos de exceções à regra da jurisdição exclusiva do Estado de bandeira em alto-mar.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é a situação de jurisdição para navios considerados "sem nacionalidade" em águas internacionais?

**Resposta** - Não usufruem de proteção oficial, estando sujeitos à jurisdição de qualquer Estado.

**Flash-card 2 Pergunta** - Cite uma condição que pode fazer um navio ser considerado "assemelhado a navio sem nacionalidade".

**Resposta** - Apresentar múltiplas alegações de nacionalidade ou trocar de bandeira durante a viagem.

**Flash-card 3 Pergunta** - Cite uma das exceções reconhecidas pela CNUDM à jurisdição exclusiva do Estado de bandeira no alto-mar.

**Resposta** - O direito de perseguição (*hot pursuit*) ou o direito de aproximação e visita.

### c) Sobre navios sem nacionalidade

Navios que não sejam legalmente registrados em algum Estado são considerados navios sem nacionalidade e, portanto, não lhes é permitido arvorar qualquer pavilhão. Consequentemente, não usufruem de proteção oficial, estando sujeitos à jurisdição de qualquer Estado. Desse modo, navios sem nacionalidade, encontrados em águas internacionais, podem ser abordados por navios de guerra ou outros navios a serviço de um Estado e submetidos a toda e qualquer ação legal e adequada de imposição da legislação.

### d) Sobre navios assemelhados a navios sem nacionalidade

Um navio pode, mesmo que temporariamente, ser considerado como um navio sem nacionalidade, se, entre outras condições:

- I) não apresentar nenhuma alegação de nacionalidade, ou se recusar-se a fazê-lo;
- II) apresentar múltiplas alegações de nacionalidade (navio navegando sob duas ou mais bandeiras);
- III) apresentar alegação contraditória ou inconsistente com os indicadores de sua nacionalidade (alegação de nacionalidade feita pelo comandante difere da documentação do navio, porto de registro incoerente etc);
- IV) trocar de bandeira durante a viagem; e
- V) apresentar identificações externas de nome e porto de registro removíveis.

Do mesmo modo que os navios sem nacionalidade, eles não estão sob proteção de nenhum Estado, ficando, portanto, sujeitos à jurisdição de qualquer Estado.

#### 3.11.2 - Exceções à jurisdição do Estado de bandeira

O art. 92 da CNUDM dispõe que os navios, no alto-mar, sujeitam-se à jurisdição exclusiva do Estado de bandeira. Entretanto, excepcionalmente, em determinadas situações, as infrações cometidas a bordo de navios, no alto-mar, podem ser submetidas às leis penais de outro Estado. Estas situações são as seguintes:

- a) o direito de visita e busca em tempo de guerra, reconhecido aos navios de guerra beligerantes para aplicação das regras sobre contrabando e bloqueio;
- b) o direito de perseguição (ver o inciso 3.11.3);
- c) o direito de aproximação e visita (ver o artigo 3.6); e
- d) em caso de renúncia do comandante do navio à competência dos tribunais do próprio país.

Em matéria de abalroamento no alto-mar, em que figura como culpado ou envolvido um navio de guerra, a jurisdição competente para tomar conhecimento desse fato será a do

## Página 66

**V-F 1 - Afirmiação:** Em caso de abalroamento no alto-mar em que figure como culpado ou envolvido um navio de guerra, a jurisdição competente será a do Estado a que pertencer tal navio, em virtude da imunidade de jurisdição.

**V-F 2 - Afirmiação:** O direito de perseguição (*hot pursuit*) pode ser aplicado em infrações cometidas nas zonas de segurança em volta das instalações situadas na Plataforma Continental (PC).

**V-F 3 - Afirmiação:** Se um navio estrangeiro se encontrar na Zona Contígua (ZC), a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada.

**Flash-card 1 Pergunta** - Em caso de abalroamento em alto-mar envolvendo um navio de guerra, qual jurisdição é competente?

**Resposta** - A jurisdição do Estado a que pertencer o navio de guerra, em virtude da imunidade de jurisdição.

**Flash-card 2 Pergunta** - O direito de perseguição (*hot pursuit*) aplica-se a infrações cometidas em quais áreas jurisdicionais do Estado costeiro?

**Resposta** - Mar Territorial (MT), Zona Econômica Exclusiva (ZEE) ou Plataforma Continental (PC), incluindo as zonas de segurança.

**Flash-card 3 Pergunta** - Se a perseguição for iniciada na Zona Contígua (ZC), por qual motivo ela deve ter sido motivada?

**Resposta** - Violação dos direitos para cuja proteção a ZC foi criada.

Estado a que pertencer tal navio, em virtude da imunidade de jurisdição reconhecida aos Estados e que acompanha os seus navios de guerra.

### 3.11.3 - Direito de Perseguição ( Hot Pursuit)

O hot pursuit, consagrado na CNUDM (art. 111), consiste no direito de um Estado perseguir, apresá e conduzir a um porto do mesmo Estado, um navio estrangeiro, exceto navio de guerra, que tenha cometido alguma infração ou delito nas águas jurisdicionais desse Estado, caso existam motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos, contanto que a perseguição haja começado em tais águas e seja ininterrupta.

São condições essenciais para a legalidade do direito de perseguição: legitimidade do perseguidor, posição geográfica do infrator, sinal para parar, tempestividade e continuidade da perseguição.

#### a) Motivo da perseguição

A perseguição de um navio estrangeiro que se recuse a obedecer a uma ordem de parada pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundamentados para acreditar que o navio infringiu suas leis e regulamentos. O direito de perseguição também é aplicado nas infrações às leis e regulamentos do Estado costeiro, na ZEE ou na PC, incluindo as zonas de segurança em volta das instalações situadas na PC, quando tais infrações tiverem sido cometidas nas zonas mencionadas.

#### b) Navios e aeronaves autorizados a realizar a perseguição

O direito de perseguição só pode ser exercido por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves que possuam sinais claros e sejam identificáveis como navios e aeronaves a serviço de um Estado e estejam para tanto autorizados.

#### c) Início da perseguição

A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma de suas embarcações se encontre nas águas jurisdicionais do Estado costeiro infringindo suas leis e regulamentos.

Não é necessário que o navio que tenha dado a ordem de parar ao navio estrangeiro navegue no MT ou na ZC encontre-se também nestes locais. Se o navio estrangeiro se encontrar na ZC, a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada. A perseguição não será considerada iniciada até que o navio perseguidor tenha se certificado, pelos meios práticos de que disponha, que o navio perseguido ou uma das suas lanchas ou outras embarcações que trabalhem em equipe e utilizem o navio perseguido como navio mãe, encontram-se dentro dos limites do MT ou, se for o caso, na ZC, na ZEE ou na PC. Só se pode iniciar a perseguição depois de ter sido emitido sinal de parar, visual ou sonoro, a uma distância que permita ao navio estrangeiro vê-lo ou ouvi-lo e entender a ordem de parar.

## Página 67

**V-F 1 - Afirmiação:** A perseguição (hot pursuit) deve ser contínua, podendo o acompanhamento ser feito visualmente ou por meios eletrônicos, sendo que o navio ou aeronave que iniciou a ordem de parada deve começar a perseguição.

**V-F 2 - Afirmiação:** Para que o apresamento de um navio fora do Mar Territorial seja justificado pela perseguição efetuada por aeronave, não basta que a aeronave o tenha descoberto cometendo uma infração.

**V-F 3 - Afirmiação:** O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entra no Mar Territorial (MT) do seu próprio Estado ou no MT de um terceiro Estado.

**Flash-card 1 Pergunta** - A perseguição (*hot pursuit*) deve ser efetuada de forma ininterrupta por quais meios?

**Resposta** - Visualmente ou por meios eletrônicos.

**Flash-card 2 Pergunta** - O que é necessário, além da ordem de parar, para justificar o apresamento de um navio fora do MT baseado na perseguição por aeronave?

**Resposta** - Que a perseguição tenha sido empreendida, sem interrupção, pela própria aeronave ou por outras aeronaves/navios.

**Flash-card 3 Pergunta** - Quando cessa o direito de perseguição (*hot pursuit*)?

**Resposta** - No momento em que o navio perseguido entra no Mar Territorial (MT) do seu próprio Estado ou no MT de um terceiro Estado.

No que tange à ordem de parar e ações decorrentes, deverão ser observadas, também, as prescrições do Decreto nº 5.129/2004, que dispõe sobre a Patrulha Naval, especialmente o seu art. 4º.

#### d) Caráter de continuidade

É essencial que a perseguição seja contínua, isto é, sem interrupção, podendo o acompanhamento ser feito visualmente ou por meios eletrônicos. O navio ou aeronave que

emitiu a ordem de parada deve iniciar a perseguição, até que outro navio ou aeronave do Estado costeiro, ou autorizado por ele, se apresente para dar prosseguimento àquela ação, exceto se o primeiro tiver, por si só, capacidade para deter o navio.

#### e) Perseguição efetuada por aeronave militar ou de Estado

As disposições sobre apresamento por navio de guerra, anteriormente enumeradas, aplicam-se à perseguição efetuada por aeronave militar. A aeronave que tenha dado a ordem

de parar deve continuar ativamente a perseguição do navio até que um navio ou uma aeronave do Estado costeiro, alertado por ela, chegue ao local e continue a perseguição, a não ser que, por si só, possa apresá o navio. Para justificar o apresamento de um navio fora do MT, não basta que a aeronave o tenha descoberto cometendo uma infração, ou que seja suspeito de ter cometido, é também necessário que lhe tenha sido dada ordem de parar e, caso a mesma não tenha sido obedecida, que tenha sido empreendida a perseguição, sem interrupção, pela própria aeronave ou por outras aeronaves ou navios.

#### f) Término da perseguição

O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entra no MT do seu próprio Estado ou no MT de um terceiro Estado. Portanto, não tendo sido possível

interpelar o barco faltoso no alto-mar, a perseguição deverá cessar. Quando um navio for apresado num lugar submetido à jurisdição de um Estado e escoltado até um porto desse

Estado para investigação pelas autoridades competentes, não se pode pretender que seja posto em liberdade pelo simples fato do navio e sua escolta terem atravessado uma parte da ZEE ou do alto-mar, se as circunstâncias a isso obrigarem.

g) Perseguição sem motivo suficiente

Cumpre mencionar que a CNUDM prevê a possibilidade de indenização por perdas e danos sofridos, quando um navio for parado ou apresado fora do MT, em

circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição.

## Página 68

**V-F 1 - Afirmação:** A CNUDM prevê a indenização por perdas e danos quando um navio for parado ou apresado fora do Mar Territorial em circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição.

**V-F 2 - Afirmação:** A doutrina da "Presença Suspeita" é geralmente empregada nos casos envolvendo um navio-mãe que utiliza embarcações para fazer contrabando em águas de um Estado costeiro.

**V-F 3 - Afirmação:** Para que a presença suspeita seja configurada, é necessário que haja razões suficientes para acreditar que o navio-mãe e a embarcação menor estejam agindo em conjunto para violar a legislação do Estado costeiro.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que a CNUDM prevê caso um navio seja parado ou apresado fora do MT sem justificativa para o exercício do direito de perseguição?

**Resposta** - Indenização por perdas e danos sofridos.

**Flash-card 2 Pergunta** - Em que tipo de caso a doutrina da "Presença Suspeita" é normalmente empregada?

**Resposta** - Casos envolvendo navio-mãe que utiliza embarcações menores para fazer contrabando em águas de um Estado costeiro.

**Flash-card 3 Pergunta** - O que o Direito Internacional reconhece que um Estado pode autorizar a outro Estado em termos de imposição da legislação?

**Resposta** - Autorizar autoridades de outro Estado a impor a legislação de um ou de ambos em navios ostentando seus pavilhões.

### 3.11.4 - Presença suspeita

Uma embarcação estrangeira que esteja em um mesmo local de uma outra embarcação engajada em ações ilícitas pode ser considerada como suspeita de cumplicidade

com aquela atividade de violação da legislação do Estado costeiro.

Esta doutrina é normalmente empregada nos casos envolvendo navio-mãe que utiliza suas embarcações para fazer contrabando em águas de um Estado costeiro.

A presença suspeita, a qual permite iniciar o direito de perseguição, é configurada com o concurso das seguintes situações:

a) um navio servindo como navio-mãe posicionado além ou no limite até onde o Estado costeiro pode exercer sua jurisdição de imposição do Direito do Mar;

b) uma embarcação em uma área sobre a qual o Estado costeiro exerce a sua jurisdição (águas interiores, MT, águas arquipelágicas, ZC, ZEE ou PC) cometendo um ato que o sujeita a tal jurisdição; e

c) razões suficientes para acreditar que os dois estejam agindo em conjunto para violar a legislação daquele Estado costeiro.

### 3.11.5 - Programas de cooperação e acordos internacionais

O DI reconhece o direito de um Estado autorizar autoridades de outro Estado a imporem a legislação de um ou de ambos, em navios ostentando seus pavilhões. A Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas, de 1988, por exemplo, reconhece tais ajustes e acordos como uma forma de auxiliar a supressão desse tráfico ilícito. Esses acordos internacionais podem assumir várias formas distintas.

Podem ser bilaterais ou multilaterais; podem, ou não, autorizar previamente a abordagem de embarcações de um ou de ambos os Estados; podem autorizar, previamente, ações para a imposição da legislação, ou podem ser mais limitados; etc.

Normalmente, o Estado de bandeira verificará ou contestará a alegação de registro da embarcação suspeita e autorizará a sua abordagem e inspeção. Em sendo encontrada evidência

de violação da lei, pode autorizar a imposição da legislação do Estado solicitante ou, pode permitir que as autoridades daquele Estado ajam no sentido de deter a embarcação, ficando as demais ações legais a cargo do próprio Estado de bandeira, que pode limitar a autoridade concedida para imposição da legislação sobre os navios de sua bandeira, devendo as restrições serem estritamente observadas.

## Página 69

**V-F 1 - Afirmação:** O Direito Internacional reconhece o direito de um Estado autorizar autoridades de outro Estado a imporem a legislação em navios ostentando seus pavilhões, mediante acordos bilaterais ou multilaterais.

**V-F 2 - Afirmação:** A abordagem consentida ocorre a convite do comandante de um navio que não está sujeito à jurisdição da autoridade convidada, sendo uma prerrogativa do comandante em águas internacionais.

**V-F 3 - Afirmação:** O embarque consentido de autoridades em um navio não confere, por si só, autoridade para atuação de imposição da legislação, como o arresto ou confisco.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que caracteriza uma "abordagem consentida"?

**Resposta** - Ocorre a convite do comandante de um navio que não está sujeito à jurisdição da autoridade convidada.

**Flash-card 2 Pergunta** - O consentimento voluntário do comandante para a entrada a bordo de autoridade estrangeira autoriza automaticamente o arresto ou confisco?

**Resposta** - Não.

**Flash-card 3 Pergunta** - Por que o embarque consentido de autoridades em um navio é útil?

**Resposta** - Permite uma rápida verificação dos aspectos legais (documentos, carga e registros de navegação) sem provocar atrasos indevidos.

### 3.11.6 – Outras ações

Quando operando em águas internacionais, navios de guerra, aeronaves militares e outros navios e aeronaves a serviço de um Estado, devidamente autorizadas, podem engajar-se em outras ações, em conjunção com a imposição da legislação, nenhuma das quais constitui um exercício de jurisdição sobre o navio em questão. Entretanto, tais ações podem permitir ao comandante dispor de informações que poderão servir de base para subsequente imposição da legislação.

#### Abordagem consentida

Uma abordagem consentida ocorre a convite do comandante de um navio, o qual não se encontra sujeito à jurisdição da autoridade convidada. De acordo com o DI, o comandante de um navio tem plena autoridade sobre todas as atividades relacionadas com a operação do seu navio, enquanto em águas internacionais, incluindo a de permitir a entrada a bordo de qualquer pessoa, como seu convidado, incluindo autoridades ou agentes estrangeiros responsáveis pela imposição da legislação.

O consentimento voluntário de um comandante, permitindo a entrada a bordo, não autoriza, entretanto, a atuação da autoridade impositora da legislação, como o arresto ou confisco, por exemplo. O embarque consentido não consiste, por si só, em um exercício de imposição do Direito do Mar. Entretanto, tal visita é útil por permitir uma rápida verificação dos aspectos legais em relação à viagem do navio, por meio da observação de seus documentos, carga e registros de navegação. Ressalta-se, entretanto, que essa verificação deve ser conduzida sem provocar atrasos indevidos ao navio visitado.