

JURISDIÇÃO PENAL EM MAR TERRITORIAL BRASILEIRO: CONTRIBUTO PARA A ANÁLISE DA APLICAÇÃO DA LEI PENAL E PODER JURISDICIONAL SOBRE O MAR TERRITORIAL DO BRASIL

Tiago V. Zanella*

Resumo: Este artigo tem por objetivo específico analisar a aplicação da lei penal e do poder jurisdicional sobre o mar territorial do Brasil. Isto é, investigar qual é a legislação aplicável aos crimes cometidos nesta zona marítima, seja em embarcações com bandeira brasileira ou estrangeira. A divergência entre os textos normativos de origem interna e internacional têm trazido muita insegurança jurídica e o presente artigo busca solucionar tal questão. Para isto, será realizada uma introdução ao problema, com justificativa da sua importância para o direito internacional e nacional; depois serão analisados conceitos e fundamentos essenciais para o entendimento do tema; e, por fim, será examinada qual legislação se aplica em cada crime perpetrado em mar territorial do Brasil.

Palavras-Chave: crimes em mar territorial, direito penal, direito internacional público.

1. INTRODUÇÃO

* Doutorando em Ciências Jurídico-Internacionais e Europeias pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa; Mestre em Direito Internacional e Relações Internacionais pela Faculdade de Direito de Lisboa; Advogado, graduado em Direito pelo Centro Universitário Curitiba; graduado em Relações Internacionais pelo UNICURTIBA; professor de Direito Internacional Público, Direito Internacional Privado e Direito Marítimo.



tema da jurisdição penal em mar territorial brasileiro tem suscitado discussão tanto em âmbito internacional, quanto interno. Saber a legislação aplicada e qual Estado possui poder de jurisdição sobre determinada área – neste estudo o mar territorial – é de fundamental importância, sobretudo em razão da enorme insegurança jurídica que a incerteza em relação ao assunto traz. Assim, mister se faz uma análise de como o direito interno brasileiro, somado aos tratados internacionais ratificados, dispõe sobre o tema.

Em brevíssima análise histórica, nota-se que a violência no mar contra e dentro de embarcações é assunto tão antigo quanto a própria navegação. Na antiguidade, os mais fortes atacavam as embarcações dos mais fracos e essa prática não se reputava criminosa por estar amparada na tese do direito da força¹. Com a evolução do direito consuetudinário e dos acordos internacionais, esta prática acabou abolida e, atualmente, independente do local do fato, regra geral, toda a violência é considerada ilícito penal².

A título exemplificativo, pode-se analisar o corso, prática violenta mas usual na sociedade internacional por longo período. O próprio Estado emitia cartas de corsário para que estes pilhassem e roubassem a carga e até mesmo a embarcação de Estados considerados inimigos ou desafetos. Os corsários, embora atuando de forma análoga à pirataria, com ela não se confundem. Existe uma clara distinção, uma vez que o corso era uma empreitada naval de um particular contra os inimigos de seu Estado, realizada com a permissão estatal. A finalidade de se emitirem as cartas de corso era causar prejuízos ao comércio das nações inimigas. Desta forma, era uma ação política autorizada por um Estado. O corso foi abolido em 1856 pela Decla-

¹ ROCHA, Rosa Maria Souza Martins. *O Mar Territorial: largura e natureza jurídica*. Universidade Portucalense, Porto; 1996.

² MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI Renato N. *Manual de Direito Penal: Parte Geral - Arts. 1º a 120 do CP - v. I* 29ª edição, São Paulo: Atlas, 2013.

ração de Paris, sendo novamente utilizado após esta data, pelos confederados, na Guerra de Secessão, visto que os Estados Unidos da América não haviam assinado a citada Declaração³.

No direito contemporâneo, é fato incontroverso que a jurisdição em matéria penal emana do poder de soberania que o Estado possui sobre seu território. Contudo, com a crescente globalização da economia (e da sociedade), o Brasil encontra-se cada vez mais inserido no comércio internacional de mercadorias e transporte de pessoas com uma enorme gama de embarcações que diariamente atravessam seu mar territorial, surgindo a existência de casos em que um crime cometido a bordo de uma embarcação interessa a dois ou mais países. Isto faz com que questões há muito debatidas ganhem novos aspectos e voltem a fazer parte das discussões nos tribunais e doutrinadores, como é o caso da aplicabilidade da lei no espaço, decorrente da competência jurisdicional em matéria penal que o Brasil exerce sobre seu mar territorial.

Desta maneira, o objetivo deste estudo é fazer uma análise de qual Estado possui jurisdição sobre os ilícitos penais ocorridos em mar territorial brasileiro e qual a legislação aplicável. O tema é tratado por diversos tratados internacionais, bem como pelo direito interno nacional, o que ocasiona divergências interpretativas e na aplicação da lei penal nesta zona marítima.

2. CONCEITOS E FUNDAMENTOS

Em primeiro lugar, para que se entenda a aplicação da lei penal e poder de jurisdição sobre o mar territorial do Brasil, a análise de alguns conceitos e fundamentos é essencial para o desenvolvimento do tema. Neste viés, realiza-se neste tópico um estudo sobre estes conceitos que auxiliarão de forma fun-

³ FERNANDES, João Salvador. *O curso e a sua relação com a pirataria*. FDL, Lisboa; 2009.

damental o entendimento de qual jurisdição e lei devem ser aplicadas nos ilícitos penais ocorridos em mar territorial brasileiro.

Não se pretende aqui exaurir o estudo de cada conceito analisado; pelo contrário. Será realizada abaixo uma análise geral, resumida, de cada conceito e fundamento significativo em relação à temática proposta, visto que, como dito, sem a compreensão destes não se pode avançar no estudo da questão.

2.1. LEI PENAL NO ESPAÇO

A lei penal, em razão do princípio da soberania, aplica-se em todo o território nacional. Contudo, para um combate mais eficaz dos ilícitos penais, pode haver a necessidade de que os efeitos da lei penal ultrapassem os limites territoriais brasileiros. Por outro lado, a ocorrência de determinada infração penal pode afetar a ordem jurídica de dois Estados, como é o caso dos crimes em mar territorial. Nestes casos, surge a necessidade de limitar a eficácia espacial da lei penal, disciplinando qual lei deve ser aplicada em tais hipóteses⁴.

Sobre o tema da lei penal no espaço, o direito brasileiro adota cinco princípios para sua aplicação. São eles: princípio da territorialidade, da proteção, da nacionalidade, da universalidade e da representação.

Pelo princípio da territorialidade, aplica-se a lei penal brasileira aos fatos puníveis praticados em território nacional, independente da nacionalidade do agente, da vítima ou do bem jurídico lesado. Todavia, o Código Penal Brasileiro faz uma reserva quanto aos tratados internacionais ao afirmar que “Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no ter-

⁴ BITENCOUT, Cezar Roberto. *Tratado de direito penal: parte geral*. Vol. 1, 14ª edição, São Paulo: Atlas, 2009.

ritório nacional”⁵.

Já o princípio da proteção (também chamado de real ou de defesa), permite a extensão jurisdicional do Estado titular ao bem jurídico lesado para além dos seus limites territoriais. Neste, independe o local do crime ou a nacionalidade do agente. Protege-se aqui bens jurídicos que o Brasil considera fundamentais. Este princípio está positivado no artigo 7º, I do Código Penal.

Pelo princípio da nacionalidade aplica-se a lei penal do país do agente, independente do local do crime. Como destaca o artigo 7º, II, b do Código Penal, “Ficam sujeitos à lei brasileira, embora cometidos no estrangeiro: II) os crimes: b) praticados por brasileiro”⁶. Entretanto, para isso, a lei traz certas condições enumeradas no parágrafo segundo do artigo 7º do CP⁷.

O princípio da universalidade destaca que a lei penal deve ser aplicada a todos os homens e nenhum crime deve ficar impune. Este é o princípio da cooperação internacional, pois permite a punição de todos os crimes objeto de tratados internacionais que o Brasil ratificou⁸.

Por fim, através do princípio da representação aplica-se a lei penal brasileira para os crimes “praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras”⁹. Aqui o Brasil manteve a posição da comunidade internacional de que deve imperar a lei do pavi-

⁵ Código Penal brasileiro, Decreto-lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Art. 5.

⁶ Código Penal brasileiro. Art 7, II, b.

⁷ Código Penal brasileiro. Art 7:

§ 2º - Nos casos do inciso II, a aplicação da lei brasileira depende do concurso das seguintes condições:

- a) entrar o agente no território nacional;
- b) ser o fato punível também no país em que foi praticado;
- c) estar o crime incluído entre aqueles pelos quais a lei brasileira autoriza a extradição;
- d) não ter sido o agente absolvido no estrangeiro ou não ter aí cumprido a pena;
- e) não ter sido o agente perdoado no estrangeiro ou, por outro motivo, não estar extinta a punibilidade, segundo a lei mais favorável.

⁸ Código Penal brasileiro. Art 7, II, a.

⁹ Código Penal brasileiro. Art 7, II, c.

lhão sobre toda embarcação. Tal princípio será analisado em item próprio.

Deve ficar claro que o Brasil adotou como regra o princípio da territorialidade e aplica, subsidiariamente, os demais apenas nos casos específicos trazidos por lei ou tratado. Assim, o Brasil entende-se competente para julgar todos os crimes ocorridos em seu território e somente deixa de fazê-lo em casos especiais.

2.2. SOBERANIA EM MAR TERRITORIAL

O mar territorial¹⁰ é o espaço marítimo adjacente à costa no qual o Estado ribeirinho é soberano, mesmo havendo alguns limites a esta soberania. Logo no artigo 2º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de Montego Bay, 1982, este conceito de mar territorial nos é trazido quando destaca tal texto que “a soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial”¹¹.

A CNUDM consagrou a teoria do direito de soberania do Estado costeiro em seu mar territorial, mas uma soberania limitada. Desde modo, a convenção destaca que esta soberania se exerce em conformidade com alguns direitos e deveres dos países costeiros e terceiros sobre esta zona marítima. A principal limitação à soberania costeira consiste no direito de passagem inocente dos navios sobre o Mar Territorial. Isto é, o Estado costeiro não pode impedir que navios estrangeiros naveguem neste espaço pelo simples poder soberano que exerce¹².

¹⁰ O Mar Territorial se estende até uma distância de 12 milhas marítimas mar adentro, a contar da linha de base. Por muito tempo discutiu-se a delimitação deste espaço marítimo, porém a Convenção da Nações unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, veio a consagrar a tese das 12 milhas.

¹¹ CNUDM. Art 2.

¹² CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. *The law of the sea*. 3º ed, Man-

Como destacamos em nosso Curso de Direito do Mar:

Em função de a natureza jurídica do mar territorial ser aceita e normatizada como um espaço no qual o Estado costeiro detém poderes de domínio soberano, o regime jurídico aplicável nesta zona é o direito interno do próprio Estado ribeirinho. Todavia, existem algumas importantes exceções e regras para o estabelecimento desta jurisdição. A principal diz respeito ao direito de passagem inocente das embarcações estrangeiras que naveguem no mar territorial de outro Estado. Existem ainda alguns outros limites à soberania estatal sobre este espaço que analisaremos neste momento¹³.

Desta forma, os direitos de soberania do Estado costeiro sobre o mar territorial são fundamentados em três características: a plenitude, a exclusividade e a inviolabilidade. A soberania é considerada plena pois, mesmo que existam algumas limitações, estas não se presumem. A exclusividade advém do conceito de que no mar territorial de um Estado não se admite o exercício de competências territoriais por outro Estado, a não ser que haja consentimento do primeiro. Por fim, a soberania nesta zona é inviolável, pois decorre do princípio do direito intencional de respeito à integridade territorial dos demais Estados¹⁴.

Tendo em conta o pacífico posicionamento do direito internacional, de origem costumeira que acabou por ser positivado na CNUDM, o legislador constitucional brasileiro, em 1988, inseriu na Carta Magna o dispositivo de que o mar territorial é considerado “bem da União”¹⁵. Desta maneira, a Constituição recepciona a CNUDM e o entendimento internacional da soberania sobre este espaço marítimo.

2.3. PASSAGEM INOCENTE

chester University Press, Inglaterra; 1999.

¹³ ZANELLA, TIAGO V. *Curso de Direito do Mar*. Editora Juruá, Curitiba, 2013.

¹⁴ RIDRUEJO, José Antonio Pastor. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*. 8ª ed., Tecnos, Madrid; 2001.

¹⁵ CF. Art. 20, VI.

A primeira, e talvez maior, restrição à soberania do Estado costeiro em mar territorial diz respeito ao tema da passagem inocente (ou inofensiva¹⁶), uma vez que consiste fundamentalmente na liberdade de navios de outros países navegarem neste espaço marítimo sem a necessidade de permissão do Estado ribeirinho¹⁷.

O conceito de passagem inocente nos é trazido pela própria CNUDM:

1. ‘Passagem’ significa a navegação pelo Mar Territorial com o fim de:

a) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores;

b) dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

2. A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, compreende o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar, auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave¹⁸.

Deste conceito podemos tirar algumas conclusões do significado de passagem, entre elas, a continuidade e a rapidez na navegação. Isto é, como regra, uma embarcação não pode parar e fundear no mar territorial de outro Estado, salvo perante algum infortuito da aventura marítima ou para prestar auxílio em caso de dificuldade grave. Entende-se por contínua a passagem que, uma vez iniciada, não deve ser interrompida. Sobre a rapidez, compreende-se que a passagem deve ser realizada em me-

¹⁶ Para fins deste estudo e do direito do mar passagem inocente ou inofensiva têm o mesmo significado. A Doutrina e a tradução oficial no Brasil dos textos de direito internacional, como a CNUDM, denominam a passagem como *inocente*, já em Portugal a passagem é chamada de *inofensiva*. O termo vem da tradução do inglês *innocent passage*.

¹⁷ CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. Op. Cit

¹⁸ CNUDM. Art. 18.

nor tempo possível, ou seja, a embarcação deve ficar menos tempo possível em Mar Territorial do Estado costeiro, a fim de salvaguardar a sua soberania¹⁹.

Em resumo, não obstante o poder de soberania que o Estado possui em seu mar territorial, qualquer embarcação pode navegar nesta área sem nem mesmo necessitar de autorização para tal. Por outro lado, existem regras para considerar a navegação como “inocente” e, se forem violadas, o Estado costeiro pode proibir o tráfego daquele navio infrator e expulsá-lo – ou até mesmo responsabilizá-lo por possíveis danos causados.

2.4. NACIONALIDADE DE NAVIO E O PRINCÍPIO DA LEI DO PAVILHÃO

Todo navio possui uma individualidade que provém de seu nome e nacionalidade. Na realidade, toda unidade de transporte (seja por terra, ar ou mar) deve possuir um sinal de identificação, do contrário não haveria como identificar e aplicar responsabilidades. No caso do navio, três são as marcas de identificação: a) número e nome visíveis na embarcação; b) nacionalidade, exposta pela bandeira que o navio arvore; c) os papéis de bordo²⁰.

A regra para aquisição de nacionalidade é o critério do vínculo substancial. A nacionalidade é uma qualidade conferida pela lei, primordialmente às pessoas físicas e sempre decorre de um vínculo entre elas e o Estado que lhes confere esse status. O critério de fundo desse vínculo é uma opção política de cada Estado, mas são internacionalmente consagrados para as pessoas físicas os critérios da ascendência (*ius sanguinis*) e do lugar do nascimento (*ius soli*), adotados de variadas formas. Já as pessoas jurídicas terão, normalmente, a nacionalidade do

¹⁹ O’CORNNELL, Daniel Patrick. *The International Law of the Sea*. Vol I, Clarendon Press, Oxford, Inglaterra; 1982.

²⁰ ZANELLA, TIAGO V. *Curso de Direito do Mar*. Op. Cit.

Estado sob cujo regime jurídico interno se constituem. Para as embarcações isto não é diferente. Em primeiro, a CNUDM destaca que fica a cargo de cada Estado estabelecer as normas para a atribuição da nacionalidade, porém a Convenção exige que deve haver “um vínculo substancial entre o Estado e o navio”²¹.

A nacionalidade do navio tem uma relevância muito grande para o direito internacional, uma vez que a este se aplica: a) a legislação nacional (leis trabalhistas, tributárias, penal, civil, entre todas as outras), levando em conta as liberdades e restrições dos diversos espaços marítimos; b) os tratados internacionais do qual seu Estado for signatário; c) a proteção do país de bandeira no estrangeiro, com direito a representação diplomática e consular²².

Contudo, a CNUDM encarregou os próprios Estados de decidir qual será a substância deste vínculo, porém, deve sempre haver algo de nacional daquele país (proprietário, armador, tripulação, ou outros) e o mesmo deve efetivamente manter sua jurisdição sobre a embarcação²³. Neste viés, surge ainda o problema das chamadas bandeiras de conveniência, que podem ser definidas como a bandeira ou pavilhão de Estados que atribuem nacionalidade aos navios sem a exigência do vínculo substancial. Assim, sem maiores exigências, estes países matriculam as embarcações com uma regulamentação marítima mínima, exonerando os armadores de impostos, leis trabalhistas,

²¹ CNUDM. Art. 91.

²² MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Alto Mar*. Renovar, Rio de Janeiro; 2001.

²³ O Brasil, através da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, estabelece o seguinte norma para aquisição de nacionalidade brasileira:

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

ambientais, societárias, entre outras^{24 25}.

A importância da nacionalidade das embarcações decorre do fato de que no Direito Internacional do Mar prevalece o princípio da lei do pavilhão. Isto é, regra geral se aplica a legislação do país de bandeira do navio sobre ele. O Brasil adota este mesmo princípio no Código Penal, artigo 7º, II, b. Assim, a legislação aplicável e competência jurisdicional sobre uma embarcação é, via de regra, a do Estado no qual o navio foi registrado e do qual possui a nacionalidade. Independe aqui de qualquer outro fator externo, como a nacionalidade do armador, capitão, tripulação. Este princípio nasceu do direito consuetudinário e acabou por ser positivado no artigo 92 da CNUDM:

Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro²⁶.

Ainda, “todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira”²⁷. Em particular para “exercer a sua jurisdição de conformidade com o seu direito interno sobre todo o navio que arvore a sua bandeira e sobre o capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio”²⁸.

²⁴ BURNSON, Patrick, DUCLOS, Paul. *Flags of Convenience: A Novel*. Universe, Inc. Estados Unidos, 2007.

²⁵ O estudo das bandeiras de conveniência não é objeto deste artigo. O tema é interesse geral da comunidade internacional, mas não poderá ser discutido mais a fundo neste estudo. Para tal, ver ZANELLA, TIAGO V. *Curso de Direito do Mar*. Op. Cit. CAPÍTULO 2 – NAVIOS: Item 3. Bandeiras de Conveniência.

²⁶ CNUDM. Art. 92, nº 1.

²⁷ CNUDM. Art. 94, nº 1.

²⁸ CNUDM. Art. 94, nº 2, b.

2.5. RECEPÇÃO DE TRATADO NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

Por fim, outro conceito fundamental para o estudo da temática da aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o Mar Territorial do Brasil é a recepção dos tratados internacionais no ordenamento jurídico pátrio. Não existe a intenção de esgotar o tema, nem de discuti-lo de forma mais aprofundada, porém uma análise da temática se faz necessária.

Em primeiro lugar, não trataremos aqui de situações particulares do direito brasileiro atual, como é o caso do domínio tributário ou dos tratados de direitos humanos. Rapidamente, estes, quando ratificados com o quórum qualificado do artigo 5º parágrafo 3º da Constituição Federal, serão “serão equivalentes às emendas constitucionais”²⁹. Já os que forem aprovados com quórum inferior terão status de norma *supralegal*³⁰.

Em segundo lugar, quanto à recepção dos demais tratados internacionais surgem duas posições no nosso ordenamento jurídico: os que defendem a paridade entre tratado e norma de direito interno e os que defendem o status de norma *supralegal* dos tratados internacionais.

Os que defendem a primeira posição se baseiam em decisão do Supremo Tribunal Federal, de 1977, no julgamento do Recurso Extraordinário nº 80.004, que entendeu que os tratados e convenções possuem estrita paridade normativa com as leis ordinárias. De tal modo, a normatividade dos tratados internacionais permite, no que diz respeito à hierarquia de fontes, situá-la no mesmo plano ou mesmo grau de eficácia das leis in-

²⁹ Constituição da Republica federativa do Brasil, Art. 5, § 3.

³⁰ O STF decidiu por meio do HC 87.585/TO e RE 466.343/SP em 3 de dezembro de 2008, por maioria de votos, que os tratados que versam sobre direito humanos aprovados com quórum inferior ao disposto no artigo 5º, parágrafo 3 da CRFB terão status de norma *supralegal*. Parte da doutrina discorda de tal posição e defende que mesmos estes devem ser internalizados com status de emenda constitucional, como é o caso de MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *O controle jurisdicional da convencionalidade das leis*. 2º edição, Editoria Revista dos Tribunais, São Paulo, 2011.

ternas, não obstante as consequências do descumprimento de um tratado no plano internacional³¹.

Neste sentido, como destaca Valerio de Oliveira Mazzuoli:

Entendeu o STF que a Constituição brasileira da época, ao tratar de sua exclusiva competência, teria colocado os tratados internacionais ratificados pelo Brasil no mesmo plano hierárquico das normas infraconstitucionais, o que reflete a concepção *monista moderada*. Trazendo o raciocínio para o texto constitucional atual, poderia se entender que quando a Carta de 1988 diz competir ao STF julgar, mediante recurso extraordinário, as causas decididas em única ou última instância, “quando a decisão recorrida declarar a inconstitucionalidade de tratado ou lei federal”, estaria ela igualando (em mesmo grau hierárquico) os dois diplomas legalmente vigentes. Desta feita, em caso de conflito entre a norma internacional e a lei interna, aplica-se o princípio geral relativo às normas de idêntico valor, isso é, o critério cronológico, em que a norma mais recente revoga a anterior que com ela conflita³².

Por outro lado, a doutrina mais atual adota posição divergente, da qual somos partidários. Estes defendem que o Brasil adota o chamado *monismo absoluto*, por meio do qual num possível conflito entre tratado internacional e lei interna prevalece o tratado. Desta forma, todo tratado ratificado pelo Brasil é internalizado com status de norma *supralegal*. Como ensina Valerio de Oliveira Mazzuoli: “Norma *supralegal* é aquela que está acima das leis e abaixo da Constituição. Trata-se, justamente, da posição em que se encontram tais instrumentos (*commons*) [os tratados internacionais que não versam sobre direitos humanos] no nosso direito interno”³³.

Dentre os argumentos para defender tal tese reside o fato de que o Brasil (finalmente) ratificou, em 14 de dezembro de

³¹ REZEK, Francisco. *Direito Internacional Público – Curso elementar*. 14ª Edição, Saraiva, São Paulo, 2013.

³² MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *Curso de Direito Internacional Público*. 5ª edição, Editora Revista dos Tribunais, São Paulo, 2013.

³³ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *O controle jurisdicional da convencionalidade das leis*. Op. Cit. P 155.

2009, a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969. Neste documento internacional existe a determinação de que a vigência do tratado prepondera sobre a lei interna. Destaca a Convenção que “uma parte não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado. Esta regra não prejudica o artigo 46”³⁴. Já o artigo 46º do referido instrumento institui:

1. Um Estado não pode invocar o fato de que seu consentimento em obrigar-se por um tratado foi expresso em violação de uma disposição de seu direito interno sobre competência para concluir tratados, a não ser que essa violação fosse manifesta e dissesse respeito a uma norma de seu direito interno de importância fundamental.

2. Uma violação é manifesta se for objetivamente evidente para qualquer Estado que proceda, na matéria, de conformidade com a prática normal e de boa fé³⁵.

Este artigo 46º trata das normas de direito constitucional. Isto é, se um tratado conflitar com uma “norma de seu direito interno de importância fundamental” (lê-se Constituição), prevalece a Carta Magna.

São vários os argumentos e os doutrinadores que defendem esta última posição. Pode-se aqui destacar o Hildebrando Accioly:

Como compromissos assumidos pelo Estado em suas relações com outros Estados, eles [os tratados] devem ser colocados em plano superior ao das leis internas dos que os celebram. Assim, (...) eles revogam as leis anteriores, que lhes sejam contrárias; as leis posteriores não devem estar em contradição com as regras ou princípios por eles estabelecidos; e, finalmente, qualquer lei interna com eles relacionada deve ser interpretada, tanto quanto possível, de acordo com o direito convencional anterior³⁶.

De qualquer maneira, a discussão entre as duas posições

³⁴ Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, 1969. Art. 27.

³⁵ Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, 1969. Art. 46.

³⁶ ACCIOLY, Hildebrando. *Tratado de Direito Internacional Público*. Vol 1. Quartier Latin, São Paulo, 2009. P. 547.

demonstradas não irá alterar de forma significativa a análise da aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o Mar Territorial do Brasil. O importante é que se tenha em conta as duas formas de recepção de tratados pelo ordenamento jurídico nacional: a clássica, que se caracteriza pela paridade entre as fontes; e a mais atual, que dispõe que os tratados possuem status de norma *supralegal*.

3. JURISDIÇÃO PENAL EM MAR TERRITORIAL BRASILEIRO

Diversos são os textos legais que tratam do tema da aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o mar territorial brasileiro. Por um lado o direito interno trata da questão de uma forma, por outro, o direito internacional, através de tratados internacionais ratificados pelo Brasil, institui outro modo muitas vezes divergente. Neste viés, é imprescindível que se tenha claro qual a legislação aplicável e qual país possui jurisdição em matéria penal nesta zona marítima, até para não incidir em grave insegurança jurídica.

O ordenamento jurídico pátrio destaca, primeiramente, que “aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional”³⁷. É o emprego do princípio da territorialidade das leis, regra primeira do nosso ordenamento. Mas, nota-se a utilização da expressão “sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional”, que já nos traz uma luz sobre o tema ao excepcionar, no próprio caput do artigo 5º do CP, o princípio da territorialidade das leis.

Mais adiante, os parágrafos do artigo 5º do Código Penal estabelecem:

§ 1º - Para os efeitos penais, consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves bra-

³⁷ Código Penal brasileiro. Art 5, Caput.

sileiras, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar.

§ 2º - É também aplicável a lei brasileira aos crimes praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se aquelas em pouso no território nacional ou em voo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou mar territorial do Brasil.

Ainda, o Código de Processo Penal brasileiro assinala que:

Os crimes cometidos em qualquer embarcação nas águas territoriais da República, ou nos rios e lagos fronteiriços, bem como a bordo de embarcações nacionais, em alto-mar, serão processados e julgados pela justiça do primeiro porto brasileiro em que tocar a embarcação, após o crime, ou, quando se afastar do País, pela do último em que houver tocado³⁸.

Desta maneira, fica inegável que o direito interno nacional dispõe que, independente da nacionalidade da embarcação, o Brasil possui jurisdição penal sobre o Mar Territorial. Todavia, nota-se que o Código Penal data de 1940 e o Código de Processo Penal de 1941. De lá para cá houve grande alteração do direito penal, inclusive com a ratificação de diversos tratados internacionais sobre o tema.

Independente de sua origem consuetudinária, atualmente no direito internacional positivado impera o princípio da competência jurisdicional exclusiva do Estado de bandeira sobre as embarcações de seu pavilhão. No Mar Territorial, apesar de se sujeitar à soberania do Estado costeiro, este princípio continua vigente e a nação ribeirinha deve abster-se de exercer sua jurisdição penal sobre as embarcações que navegam nesta zona marítima. Como ensina Eliane M. Octaviano Martins:

A jurisdição penal do Estado costeiro, em regra, não será exercida a bordo do navio estrangeiro, em passagem ino-

³⁸ Código de Processo Penal brasileiro. Art. 89.

cente pelo Mar Territorial, para reprimir infração criminal praticada a bordo desse navio. Em regra, a competência jurisdicional é do Estado de registro, consoante o princípio da jurisdição do Estado de bandeira³⁹.

Historicamente diversos foram os textos internacionais que instituíram este regime da aplicação da lei de pavilhão sobre os crimes cometidos em embarcações sobre o Mar Territorial⁴⁰. Todos baseavam-se na regra de que o Estado costeiro não poderia impor sua jurisdição e aplicar sua legislação em crimes ocorridos nas suas águas territoriais. Contudo, três exceções eram impostas: 1) se as consequências do crime se fizessem sentir fora do navio; 2) se o crime fosse de natureza a perturbar a paz pública ou a ordem pública do Mar Territorial; 3) se a assistência das autoridades locais fosse requisitada pelo capitão do navio ou pelo cônsul do país de pavilhão⁴¹.

Atualmente, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, estabelece que:

A jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de navio estrangeiro que passe pelo mar territorial com o fim de deter qualquer pessoa ou de realizar qualquer investigação, com relação à infração criminal cometida a bordo desse navio durante a sua passagem, salvo nos seguintes casos:

- a) se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro;
- b) se a infração criminal for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial;
- c) se a assistência das autoridades locais tiver sido so-

³⁹ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. Ed. Manoele; Vol 01; 3º Ed; Barueri - SP, 2008.

⁴⁰ Pode-se destacar aqui o Código Bustamante de 1928; Projeto relativo ao Mar Territorial em Tempo de Paz, elaborado pelo Instituto de Direito Internacional e aprovado na Sessão de Estocolmo de 1928; o Projeto nº 12, relativo à Jurisdição sobre o Mar Territorial, submetido à comissão Internacional de Juristas do Rio de Janeiro, de Abril de 1927, pelo Instituto Americano de Direito Internacional; o Projeto de Convenção sobre a Jurisdição Marítima em Tempo de Paz, da Associação de Direito Internacional de 1926; e o Projeto de Convenção de 1930.

⁴¹ MCDUGAL, Myres Smith; BURKE, William T. *The public order of the oceans: a contemporary international law of the sea*. Yale University Press. EUA, 1962.

licitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira;

ou

d) se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas⁴².

Contudo, se a infração criminal foi cometida a bordo da embarcação enquanto esta se encontrava em águas interiores, o Estado costeiro, mesmo que o navio já trafegue sobre o Mar Territorial, pode exercer sua jurisdição penal para deter ou investigar o indivíduo acusado⁴³. Entretanto, o país deve comunicar o representante diplomático ou o funcionário consular do Estado de pavilhão antes de tomar qualquer medida. Também às quatro exceções aludidas acima esta regra se aplica. Em ambas as situações, além da notificação, o Estado costeiro deve facilitar o contato entre a autoridade comunicada ou designada para o caso e a tripulação do navio. Ainda, em caso de urgência, o comunicado pode ser realizado conjuntamente às medidas jurisdicionais necessárias⁴⁴.

A CNUDM mantém também, para os casos em que o Estado costeiro pode agir em matéria penal, o princípio dos interesses da navegação. Assim, sempre que o país ribeirinho for atuar, deter ou investigar pessoas a bordo de uma embarcação que navegue no Mar Territorial, como nos demais espaços marítimos, deve-se ter em conta os interesses e a celeridade da navegação, sobretudo a mercante internacional⁴⁵.

A CNUDM inova para atender às novas noções e princípios incorporados pelo Direito do Mar ao inserir um quinto parágrafo ao documento. Neste, fica estabelecido que, em princípio, o Estado costeiro deve se abster em âmbito criminal, entretanto, faz alusão uma nova exceção ao princípio da competência exclusiva do Estado de bandeira: para aplicar as dis-

⁴² CNUDM. Art. 27.

⁴³ CNUDM. Art. 27, n° 2.

⁴⁴ CNUDM. Art. 27, n°3.

⁴⁵ CNUDM. Art. 27, n°4.

posições da Parte XII da Convenção relativa à proteção e preservação do meio marinho; e da Parte V, sobre a Zona Econômica Exclusiva. Desta forma, a Convenção atende às novas noções e preocupações do Direito do Mar ao fortalecer a proteção ao meio ambiente e o novo espaço marítimo positivado no tratado⁴⁶.

Neste sentido, a CNUDM regulamenta a jurisdição penal especificamente por crimes cometidos “a bordo” e não “pelo bordo”, ou seja, pelo navio. Nos casos de infrações por ato da própria embarcação que impliquem responsabilidade penal, hão que ser utilizados outros tratados internacionais específicos⁴⁷. Entretanto a maioria destes possíveis crimes cometidos “pelo bordo” são de natureza ambiental e, para estes, a própria CNUDM já estipula o direito do Estado costeiro de investigar e responsabilizar criminalmente o capitão ou responsável pelos danos⁴⁸.

Em suma, como regra, estabelece o Direito Internacional que os navios estrangeiros têm imunidade penal quando navegam em águas territoriais, respondendo somente pelo direito criminal interno do Estado de bandeira. Entretanto, existem algumas situações especiais que permitem ao Estado costeiro atuar nestas matérias.

Verifica-se então uma disparidade entre o que determina o direito interno e os textos e tratados de Direito Internacional. Se ocorrer uma infração penal no mar territorial nacional em navio com bandeira do Brasil, sem dúvida nenhuma se aplica a lei brasileira. Neste sentido, se o crime, independente da bandeira do navio, for cometido em águas interiores, também não há nenhuma discussão: aplica-se a lei brasileira.

Por outro lado, se for cometido um crime em navio com pavilhão estrangeiro que trafega em mar territorial utilizando

⁴⁶ CNUDM. Art. 27, n°5.

⁴⁷ LUCCHINI, Laurent ; VOELCKEL, Michel. *Droit de la Mer*. Tomo 1, Pédone, Paris ; 1990.

⁴⁸ CNUDM. Art. 27, n° 5.

seu direito de passagem inocente, como regra, aplica-se a legislação do Estado de nacionalidade da embarcação. Independente da posição adotada para a recepção de tratados internacionais no ordenamento jurídico nacional, a regra geral continuará sendo da jurisdição do país de nacionalidade da embarcação.

Se for o entendimento de que os tratados e as leis internas possuem paridade hierárquica, a CNUDM, (que apesar de ter sido assinado em 1982, apenas foi internalizado no Brasil através do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995), revogou os artigos, no que se aplica aos crimes em mar territorial: 5º do Código Penal e 89º do Código de Processo Penal. Assim, num conflito entre a aplicação dos dispositivos legislativos de origem interna e o tratado internacional, aplica-se o tratado, por ser posterior. Deve ficar claro que o artigo 27º da CNUDM não revogou o artigo 5º do CP e 89º do CPP inteiramente, mas apenas no que conflitarem.

Por outro lado, se a posição for de que os tratados internacionais “normais”⁴⁹ ratificado possuem status de norma *supralegal*, a discussão é ainda menor: aplica-se a CNUDM em detrimento dos dispositivos internos justamente por tratar-se de uma Convenção internacional.

Em análise jurisprudencial, verifica-se que o Poder Judiciário nacional já teve que enfrentar a problemática da aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o Mar Territorial do Brasil. O Superior Tribunal de Justiça (STJ), no Recurso Ordinário em Habeas Corpus nº 1990/0011171-4 com a seguinte ementa:

PENAL. CRIME COMETIDO A BORDO DE NAVIO MERCANTE. APLICAÇÃO DA LEI PENAL BRASILEIRA. CODIGO DE BUSTAMANTE. AO CRIME COMETIDO EM AGUAS TERRITORIAIS DO BRASIL A BORDO DE NAVIO MERCANTE, DE OUTRA NACIONALIDADE, SE APLICA A LEI PENAL BRASILEIRA,

⁴⁹ Que não versem sobre os direitos humanos e tenham sido aprovados pelo quórum qualificado do artigo 5º, parágrafo 3 da CRFB.

AFASTADA A INCIDENCIA DO ART. 301 DO CODIGO DE BUSTAMANTE, POR IMPORTAR A SUA PRATICA EM PERTURBAÇÃO DA TRANQUILIDADE DO NOSSO PAIS, TANTO MAIS QUANDO OS PAISES DE NACIONALIDADE DE AUTOR E VITIMA E DA BANDEIRA DO NAVIO NÃO SÃO SIGNATARIOS DA CONVENÇÃO DE HAVANA DE 1928⁵⁰.

Resumidamente, neste caso, ocorreu um homicídio em 1990 dentro de um navio de bandeira liberiana que navegava em Mar Territorial do Brasil, no qual um filipino chamado Mário Pingoy Alera matou outro tripulante filipino. O Capitão do Navio entrou em porto brasileiro e entregou o acusado às autoridades nacionais. Alegando incompetência do poder judiciário brasileiro, o filipino acusado da infração penal impetrou *Habeas Corpus* requerendo sua libertação e deportação para à Libéria a fim de ser julgado no país de pavilhão da embarcação.

Na data de ocorrência da infração penal o Brasil ainda não havia internalizado a CNUDM, porém, como já visto, havia outros instrumentos internacionais que disciplinavam a matéria, em especial o Código Bustamante de 1928. Este tratado internacional estabelece a isenção da aplicação da lei penal do Estado em relação aos delitos “cometidos em águas territoriais ou espaço aéreo nacional, em navios ou aeronaves mercantes estrangeiros, se não têm relação alguma com o país e seus habitantes, nem perturbam a sua tranquilidade”⁵¹.

O Superior Tribunal de Justiça entendeu que o tratado internacional era aplicável em detrimento ao direito penal interno, isto é, que o Código Bustamante era exigível tanto no âmbito internacional quanto interno. Contudo, ao analisar o caso

⁵⁰ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Ordinário em Habeas Corpus nº 1990/0011171-4*, Sexta Turma, Relator Ministro Dias Trindade, DJ 03/12/1990 p. 14330. Inteiro teor do acórdão disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/jsp/ita/abreDocumento.jsp?num_registro=199000111714&dt_publicacao=03-12-1990&cod_tipo_documento= . Acesso em 05 de abril de 2013.

⁵¹ Código Bustamante. Art. 301. Internalizado pelo Decreto n. 18.871 – de 13 de agosto de 1929.

em questão, o STJ entendeu que “não se pode, no entanto, dizer que tal delito não perturbe a tranquilidade do país, posto que praticado a poucas milhas do porto de Aratu-Bahia, onde foi o agente entregue à Polícia, para o devido processo(...)”⁵².

Deste modo, ao analisar todas as questões relativas à aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o Mar Territorial do Brasil, percebe-se que:

a) Se o crime tiver ocorrido em Mar Territorial dentro de embarcação de nacionalidade brasileira, aplica-se a lei penal e poder jurisdicional do Brasil.

b) Se o crime tiver ocorrido em Mar Territorial dentro de embarcação de nacionalidade estrangeira, aplica-se, como regra geral, a lei penal do Estado de bandeira do navio, a não ser nas quatro exceções elencadas pela CNUDM: 1) Se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro; 2) se a infração criminal for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial; 3) se a assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira; ou 4) se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas⁵³.

3.1. CASOS ESPECIAIS:

Existem, todavia, alguns casos especiais em que é permitido ao Estado costeiro aplicar sua legislação e poder jurisdicional além das quatro exceções já estudadas que tratam das regras gerais do tema.

Em primeiro lugar há os casos de abalroamentos que podem ocasionar responsabilização penal. Estas infrações são

⁵² Recurso Ordinário em Habeas Corpus nº 1990/0011171-4. Op. Cit. Voto do Relator Ministro Dias Trindade.

⁵³ CNUDM. Art. 27.

reguladas pela Convenção de Bruxelas de 1952, relativa à unificação de regras sobre a competência penal em matéria de colisão e outros incidentes da navegação⁵⁴. Esta estipula que em casos de abalroamento ou outro incidente de navegação que possa envolver responsabilidade penal ou disciplinar para o capitão ou outro tripulante, a competência de jurisdição é, como regra, do Estado de bandeira⁵⁵.

Entretanto, o artigo 4º exclui da aplicação da Convenção os casos de abalroamento ou incidentes ocorridos em portos, ancoradouros e em águas interiores. Quando o fato ocorrer em uma destas localidades, o regime penal aplicável é o do Estado costeiro, pois a jurisdição nestas águas é plena do país ribeirinho. Fica também estipulado que os Estados contratantes, no momento da assinatura, podem reservar-se o direito de proceder contra as infrações cometidas dentro das suas águas territoriais. Assim, se o acontecimento de mar ocorrer em Mar Territorial, o Estado ribeirinho pode investigar e responsabilizar criminalmente os culpados⁵⁶.

Vale ainda ressaltar que a referida Convenção de Bruxelas de 1952 não se aplica somente para os casos de abalroamento, mas também para qualquer outro incidente de navegação que possa ocasionar danos ao algum bem jurídico tutelado e responsabilidade penal. O exemplo mais elucidativo são as situações de naufrágio, pois, nestes casos, também é possível constatar negligência, imprudência ou imperícia — ou até mesmo dolo — do capitão ou outro tripulante que resulte em danos e infração penal⁵⁷.

Em segundo lugar deve-se ter em conta a Convenção pa-

⁵⁴ International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation. Bruxelas, 10 de maio de 1952.

⁵⁵ Idem. Artigo 1 e 2.

⁵⁶ International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation. Op. Cit.

⁵⁷ GOMES, Manuel Januário da Costa. *Direito Marítimo. Acontecimentos de mar*. Volume IV. Almedina, Coimbra; 2008.

ra a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, de 1988, ratificada e internalizada pelo Brasil através do Decreto nº 6.136, de 26 de junho de 2007. Este tratado internacional traz regras específicas para os seguintes crimes:

(a) sequestrar ou exercer controle sobre um navio, pela força ou ameaça de força ou por qualquer outra forma de intimidação; ou

(b) praticar ato de violência contra pessoa a bordo de um navio, se esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

(c) destruir um navio ou causar dano a um navio ou à sua carga e esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

(d) colocar ou mandar colocar em um navio, por qualquer meio, dispositivo ou substância capaz de destruí-lo ou causar dano a esse navio ou à sua carga, e esse ato puser em perigo ou for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

(e) destruir ou danificar seriamente instalações de navegação marítima ou interferir seriamente em seu funcionamento, se qualquer desses atos for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio; ou

(f) fornecer informações que sabe serem falsas, dessa forma pondo em perigo a navegação segura de um navio; ou

(g) ferir ou matar qualquer pessoa, em conexão com a prática ou tentativa de prática de qualquer dos delitos previstos nas letras (a) a (f)⁵⁸.

Estes crimes têm a capacidade de criar instabilidade e insegurança na navegação marítima em geral. Desta maneira, para estes crimes específicos, estabelece a referida Convenção que:

Cada Estado-Parte tomará as medidas que se fizerem necessárias para estabelecer sua jurisdição sobre os delitos previstos no Artigo 3º, quando forem cometidos:

(a) contra ou a bordo de navio que arvore a bandeira do Estado na ocasião em que o delito for cometido; ou

⁵⁸ Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima. 10 de março de 1988. Art. 3

- (b) no território desse Estado, inclusive seu mar territorial; ou
- (c) por um nacional desse Estado⁵⁹.

Destarte, além das quatro exceções gerais instituídas pela CNUDM, outros textos internacionais podem trazer casos em que a aplicação da lei penal em Mar Territorial também é do Estado costeiro. Porém, para todos os demais casos aplica-se a CNUDM.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A temática da aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o Mar Territorial tem trazido muita discussão e incertezas para os utilizadores desta região marítima. No Brasil não é diferente. As divergências entre o ordenamento jurídico de origem interna e os tratados internacionais causam séria insegurança jurídica e debilitam o judiciário brasileiro.

Contudo, em análise detalhada do tema e de todas as suas vertentes, fica claro que atualmente no Brasil aplicam-se as convenções internacionais sobre o tema em detrimento do que dispõe a legislação nacional. Primeiro em razão de os atuais tratados internacionais sobre o tema serem posteriores às leis de origem interna, isto é, mesmo que se opte pelo chamado *monismo moderado*, os textos internacionais revogaram, no que conflitam, os dispositivos internos. Por outro lado, se o entendimento seguir a doutrina mais atual e valer-se do *monismo absoluto*, os tratados internacionais sempre prevalecem, uma vez que possuem status de norma *supralegal*.

Neste sentido, a regra geral para a aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o Mar Territorial do Brasil é estabelecido pelo princípio da lei do pavilhão, ou seja, aplica-se a lei do Estado de bandeira nos casos de ilícitos penais cometidos nesta zona marítima. Contudo, na regra geral, existem exce-

⁵⁹ Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima. Op. Cit. Art. 6, nº 1.

ções. A CNUDM apresenta quatro que podem ser resumidas da seguinte maneira: se o crime tiver qualquer influência sobre o território do Estado costeiro, aplica-se a legislação penal deste.

Desta forma, o Estado acaba sendo parte e juiz de um mesmo processo. Ou seja, quem irá decidir se o crime tem “consequências para o Estado costeiro⁶⁰” ou se “perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial⁶¹” é o próprio país ribeirinho. Se, em fato hipotético, o judiciário brasileiro entender que todo o crime cometido em Mar Territorial nacional “perturba a paz do país”, pode ele se entender competente para julgar todos estes ilícitos penais.

Por fim, a solução para tal questão seria em última análise um rol, se não taxativo, pelo menos exemplificativo, que trouxesse maiores detalhes e subsídios para o Poder Judiciário conseguir determinar quais seriam estes crimes que não trazem consequência nem perturbam a paz nacional. Enquanto isto não é possível, cabe ao Judiciário atuar com imparcialidade e coerência, seguindo os ditames legais e não minimizando a aplicação da lei penal brasileira para todo e qualquer crime perpetrado em Mar Territorial.



5. REFERENCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. *Tratado de Direito internacional Público*. Vol 1. Quartier Latin, São Paulo, 2009

BITENCOUT, Cezar Roberto. *Tratado de direito penal: parte geral*. Vol. 1, 14^o edição, São Paulo: Atlas, 2009.

⁶⁰ CNUDM. Art. 27, nº 1, a.

⁶¹ CNUDM. Art. 27, nº 1, b.

- CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. *The law of the sea*. 3º ed, Manchester University Press, Inglaterra; 1999.
- FERNANDES, João Salvador. *O curso e a sua relação com a pirataria*. FDL, Lisboa; 2009.
- GOMES, Manuel Januário da Costa. *Direito Marítimo. Acontecimentos de mar*. Volume IV. Almedina, Coimbra; 2008.
- LUCCHINI, Laurent ; VOELCKEL, Michel. *Droit de la Mer*. Tomo 1, Pédone, Paris ; 1990.
- MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. Ed. Manoele; Vol 01; 3º Ed; Barueri - SP, 2008.
- MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *Curso de Direito Internacional Público*. 5º edição, Editoria Revista dos Tribunais, São Paulo, 2013.
- MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *O controle jurisdicional da convencionalidade das leis*. 2º edição, Editoria Revista dos Tribunais, São Paulo, 2011.
- MCDOUGAL, Myres Smith; BURKE, William T. *The public order of the oceans: a contemporary international law of the sea*. Yale University Press. EUA, 1962.
- MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Alto Mar*. Renovar, Rio de Janeiro; 2001.
- MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI Renato N. *Manual de Direito Penal: Parte Geral - Arts. 1º a 120 do CP - v. I* 29ª edição, São Paulo: Atlas, 2013.
- O’CORNNELL, Daniel Patrick. *The International Law of the Sea*. Vol I, Clarendon Press, Oxford, Inglaterra; 1982.
- RIDRUEJO, José Antonio Pastor. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*. 8ª ed., Tecnos, Madrid; 2001.
- REZEK, Francisco. *Direito Internacional Público – Curso elementar*. 14º Edição, Saraiva, São Paulo, 2013.
- ROCHA, Rosa Maria Souza Martins. *O Mar Territorial: lar-*

gura e natureza jurídica. Universidade Portucalense, Porto; 1996.

ZANELLA, TIAGO V. *Curso de Direito do Mar.* Editora Jurua, Curitiba, 2013.