

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ  
CURSO DE DIREITO

RAFAELA ALVES MONTEIRO

**A SOBERANIA DO ESTADO COSTEIRO NOS CRIMES COMETIDOS COM  
EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA NO MAR TERRITORIAL.**

RECIFE  
2017

RAFAELA ALVES MONTEIRO

**A SOBERANIA DO ESTADO COSTEIRO NOS CRIMES COMETIDOS COM  
EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA NO MAR TERRITORIAL.**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Direito da Faculdade Damas da Instituição Cristã como requisito para obtenção do Grau de Bacharelado em Direito.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup> Ingrid Zanella Andrade Campos.

Coorientador: Prof. Dr. Leonardo Gonçalves de Siqueira

RECIFE  
2017

Catálogo na fonte  
Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

Monteiro, Rafaela Alves.

M775s A soberania do Estado Costeiro nos crimes cometidos com  
embarcação estrangeira no mar territorial / Rafaela Alves Monteiro. -  
Recife, 2017.  
54 f.

Orientador: Prof. Dr. Ingrid Zanella Andrade Campos.

Coorientador: Prof. Dr. Leonardo Henrique Gonçalves de Siqueira  
Trabalho de conclusão de curso (Monografia - Direito) – Faculdade

Damas da Instrução Cristã, 2017.

Inclui bibliografia

1. Direito marítimo. 2. Direito penal. 3. Direito internacional. I.  
Campos, Ingrid Zanella Andrade. II. Siqueira, Leonardo Henrique  
Gonçalves de. III. Faculdade Damas da Instrução Cristã. IV. Título

347.79 CDU (22. ed.)

FADIC (2018-056)

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ  
CURSO DE DIREITO  
RAFAELA ALVES MONTEIRO

**A SOBERANIA DO ESTADO COSTEIRO NOS CRIMES COMETIDOS EM  
EMBARÇÃO ESTRANGEIRA NO MAR TERRITORIAL**

Defesa Pública em Recife, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

**BANCA EXIMINADORA:**

Presidente:

---

Examinador(a):

---

Examinador(a):

---

Dedico este trabalho a todos aqueles que corroboraram para o meu crescimento intelectual e pessoal durante a minha formação acadêmica, em especial aos meus pais Natanael e Elizanete Monteiro por fazer parte desta família.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a todas as pessoas do meu convívio que acreditaram e contribuíram, mesmo que indiretamente, para a conclusão deste curso.

Em destaque, agradeço aos meus pais, não somente pelo amor incondicional, mas, sobretudo, pela dedicação integral na busca pela minha felicidade e contínua evolução em todos os âmbitos da minha vida, sabendo respeitar as minhas decisões e apoiando os meus sonhos, pela paciência exercida, pelos bons exemplos e pela força imensurável que sempre me coloca à frente dos meus atos, serei eternamente grata.

Aos meus amigos e amigas que tornaram essa jornada mais leve e enriquecedora, em especial as amigas e agora, nobres colegas de profissão, Nicole Portela e Rafaela Lapenda, pela companhia durante todos esses anos da graduação, depositando amizade, amor, apoio e cumplicidade numa relação que levarei além do ambiente acadêmico.

Agradeço todos os meus mestres, principalmente minha orientadora Ingrid Zanella, que me fez “velejar” em novos horizontes, oportunizando a conclusão dessa conquista através da sua credibilidade, vasto conhecimento, amizade e empenho nesses meses de muito trabalho, obrigada por tudo!

*“A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê.”*

*(Arthur Schopenhauer)*

## RESUMO

O referido trabalho traz a problemática acerca da jurisdição penal do Estado costeiro nos crimes cometidos com embarcação estrangeira no Mar Territorial. Tido como tema relevante dentro do cenário marítimo moderno, as relações jurídicas entre o Estado e o Direito Internacional Marítimo repercutem no campo teórico e prático da matéria, expandindo, por conseguinte, as possibilidades de lacunas no ordenamento jurídico pátrio tendo em vista seu grande conservadorismo baseado no código comercial de 1850. Com o intuito de debater a soberania do Estado a partir de uma leitura das convenções e tratados internacionais, quais sejam ratificados pelo Brasil, o presente trabalho pretende trazer uma visão real acerca da definição jurisdicional dos crimes cometidos por embarcação estrangeira no Mar Territorial, de modo a demonstrar a falta de harmonização que ocorre entre as convenções e ordenamento jurídico pátrio a partir de uma abordagem hodierna em relação aos julgados, com base em convenções as quais o Brasil é signatário. Isto posto, apresentar-se-á descritivamente acerca do Direito Marítimo e, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o Código de Bustamante, o código penal brasileiro, a Constituição Federal e por fim casos práticos através de jurisprudências as quais demonstram a predominância da pouca faculdade do tema.

**Palavras-chave:** Direito Marítimo. Direito Penal. Direito Internacional.

## **ABSTRACT**

This work raises questions about the penal jurisdiction of the Coastal State in crimes committed with foreign vessels in the territorial sea. Having as a relevant theme within the modern maritime scenario, the legal relations between the State and International Maritime Law have repercussions in the theoretical and practical field of matter, thus expanding the possibilities of gaps in the legal order of the country in view of its great conservatism which is based in the commercial code of 1850. In order to discuss the sovereignty of the State from a reading of international conventions and treaties, which are ratified by Brazil, the present work intends to bring a real vision about the jurisdictional definition of crimes committed by foreign vessels in the territorial sea, in order to demonstrate the lack of harmonization that takes place between the conventions and the legal order of the country based on a current approach to the judges, based on conventions to which Brazil is a signatory. This will be presented in a descriptive way about Maritime Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea, the Bustamante Code, the Brazilian Penal Code, the Federal Constitution and, finally, practical cases through jurisprudence which demonstrate the predominance of the little faculty of the subject.

**Keywords:** Maritime Law. Criminal Law. International Law.

## LISTA DE ABREVIATURAS

CCom	Código Comercial
CF	Constituição Federal
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CP	Código Penal
CPP	Código de Processo Penal
Doalos	Division for Ocean Affairs and the LOS
Lesta	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MT	Mar Territorial
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
ONU	Organização das Nações Unidas
PC	Plataforma Continental
RLesta	Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
SPLOS	States Parties of the Law of the Sea
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TM	Tribunal Marítimo
UNCLOS	The United Nations Convention of the Law of the Sea
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	10
<b>2 O DIREITO MARÍTIMO COMO OBJETO DE ESTUDO E SUAS ÁREAS DE ATUAÇÃO</b> .....	14
2.1 Considerações iniciais acerca do Direito Marítimo contemporâneo .....	14
2.2 Delimitações dos espaços Marítimos segundo a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do mar.....	16
2.3 A interferência da Convenção Montego Bay e do Código de Bustamante na norma Brasileira.....	21
2.4 O instituto jurídico da passagem inocente no Mar Territorial e suas peculiaridades.....	25
<b>3 DIREITO PENAL AFETO AO DIREITO MARÍTIMO E SEUS PRINCÍPIOS LASTREADORES</b> .....	29
3.1 Lei penal no espaço e o princípio da territorialidade .....	29
3.2 Acepções sobre o Direito Penal Internacional e Direito Internacional Penal....	32
3.3 O princípio da Extraterritorialidade e o Princípio da Bandeira: A jurisdição penal nos delitos cometidos a bordo de navios estrangeiros.....	35
<b>4 O CONFLITO DE COMPETÊNCIA E O PODER DE EXECUTAR O DIREITO DE PERSEGUIÇÃO CONTÍNUA SEGUNDO A CONVENÇÃO MONTEGO BAY</b> ..	41
4.1 Conflito de competências.....	41
4.2 O poder de executar a perseguição continua segundo a Convenção Montego Bay.....	42
4.3 Casos práticos .....	44
<b>CONCLUSÃO</b> .....	50
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	52

## 1 INTRODUÇÃO

A pesquisa sobre o domínio marítimo vem se expandindo ao longo dos anos tendo em vista que, nota-se uma crescente ocupação dos espaços marinhos em decorrência de interesses comuns do mar. É nesse sentido que o Direito Internacional Público surge para organizar a Jurisdição desses espaços através de acordos bilaterais selados entre os Estados.

No mesmo sentido, a complexidade das atividades que ocorrem nos litorais através de embarcações, reflete outros tipos de conflito, que ultrapassam a questão constitucional ou de matérias relativas a ordenamentos de cunho internacional.

Como extensões territoriais, as embarcações são um cenário rico de interações entre sujeitos de direito, e, assim, passíveis de ferir a paz social, gerando desacordos, traduzidos para o direito por meio da lide, podendo inclusive, afetar os bens jurídicos protegidos pela legislação penal.

A construção normativa ao que diz respeito sobre a matéria de Direito Marítimo, tem passado muito recente, porquanto a maioria de suas regras era de origem consuetudinária, ocorrendo a mudança para leis de caráter convencional através da Conferência Internacional das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, na qual regulamentou conceitos e princípios relacionados ao mar, como a extensão do Mar Territorial, da plataforma continental, do alto-mar, da pesca e da conservação dos recursos com vidas no mar.

Considerando que o Mar Territorial é um espaço soberano brasileiro, caso haja um crime a bordo de embarcação estrangeira mercante, qual jurisdição deve ser aplicada no caso, a do Estado de bandeira ou costeiro? Para solucionar essa problemática é preciso se ater não somente as questões afetas ao Direito Marítimo, mas também ao conflito de competências que as convenções podem causar no ordenamento do Estado costeiro.

O dado trabalho apresentará descritivamente o corolário entre os dois ordenamentos de caráter internacional e pátrio, sejam eles o Direito Internacional Penal e o Direito Penal Internacional, e seus institutos através da ótica do Direito Marítimo, bem como o embate de competência entre a jurisdição pátria, os tratados internacionais e sua exceção descrita no estudo exposto, qual seja o instituto da passagem inocente.

Ainda, será realizada uma abordagem específica sobre a problemática implícita à delimitação da jurisdição penal em crimes cometidos a bordo de embarcação estrangeira no Mar Territorial nacional brasileiro, com o objetivo de trazer um olhar moderno através de jurisprudências brasileiras e conceitos doutrinários dos Tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário quais sejam a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Montego Bay e a Convenção de Direito Internacional Privado, o Código de Bustamante, que versam sobre competência, jurisdição com a finalidade respeitar a soberania dos Estados tratando o Mar Territorial como um cenário de cooperação internacional.

Baseada na hipótese que o Mar Territorial faz parte do espaço marítimo brasileiro e tendo como regra a territorialidade, deparar-se-á com a possibilidade da ocorrência de crime cometido a bordo de embarcação estrangeira mercante no Mar Territorial, deverá ser aplicada a lei penal do Estado. Salvo exceções tipicamente estabelecidas, como é o exemplo do instituto da passagem inocente no referido espaço marítimo, deverá ser aplicada a lei penal do Estado da Bandeira.

Desta forma, de início pretende-se, expor o Direito Marítimo apresentando noções introdutórias acerca da matéria, realizando uma explanação quanto ao contexto histórico de sua criação, e conseguinte expansão, além de determinar a importância teleológica da matéria enquanto ordenamento.

Dando continuidade o referido trabalho trará uma visão material e dogmática dos conceitos de soberania do Mar Territorial desenvolvendo e delimitando os seus espaços marítimos em sua concretude bem como trazendo o instituto jurídico da passagem inocente no Mar Territorial e a interferência da à Convenção de direito Internacional Privado, Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, o Código Penal Brasileiro e a Constituição Federativa da República.

Buscando situar o objetivo do referido trabalho materialmente os conceitos da soberania do Mar Territorial desenvolvendo e delimitando espaços marítimos em sua materialidade bem como a jurisdição Penal Internacional e brasileira.

Realizando uma abordagem analítica sobre o conflito de competência que tais institutos detém dentro da lei Penal no espaço fazendo evidenciar que de fato existe pouco entendimento quanto ao conflito de competência nos casos dos delitos cometidos a bordo de navio estrangeiro.

Análogo à referida aproximação o princípio da territorialidade que é regida pelo código penal bem como os outros princípios os quais permitem o Direito Penal sobrepujar algumas barreiras impostas pela territorialidade estatal. É nesse diapasão que o referido estudo tem por finalidade através de um contexto explicativo desenvolver um senso compreensivo através de uma interpretação histórica baseada na norma, e apresentar conceitos e expor o tema de forma a revelar uma construção com base na perspectiva dogmática quanto à delimitação da jurisdição penal em Mar Territorial.

Seguindo uma linha vertical, desenvolver-se-á de maneira objetiva o tema da passagem inocente, o qual se mostra imprescindível para o estudo pretendendo mostrar a verossimilhança de navegação pelo Mar Territorial de outros Estados, sob a condição da finalidade de passar por esse mar adentrar nas águas interiores e sequer realizar escala em ancoradouro ou instalação portuária qual esteja localizada fora das águas interiores ou delas sair ou fazer escala nas instalações portuárias ou ancoradouros.

Afim de materializar o objetivo especial, será realizado um estudo ilustrativo da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar bem como medidas coercitivas utilizando casos e jurisprudências, como também a própria Convenção que zela a tese atinente a jurisdição penal do Estado costeiro nos delitos cometidos na embarcação estrangeira no Mar Territorial.

O método adotado no presente trabalho é o hipotético-dedutivo, que visa construir e testar uma possível resposta ou solução para um problema. A investigação tem origem em algum problema teórico/prático percebido, que dirá o que é relevante ou não para ser observado, determinando os dados que devem ser selecionados.

É descritiva, pois faz menção a observação acerca do que já foi estudado sobre o tema, qualitativa uma vez que tem a intenção de interpretar o fenômeno que observa, e qual a hipótese é desenvolvida posterior a observação e, por fim, analítico por estudar só fenômenos existentes sem intervenção em que se infere uma verdade geral não contida em partes isoladamente examinadas. Desta forma serão utilizadas bibliografias acerca do tema, artigos jurídicos, legislação nacional e internacional o qual o Brasil adota, jurisprudências e leis específicas sobre o tema.

A monografia se apresenta em 03 capítulos, dos quais o capítulo 01, irá abordar a introdução acerca do Direito Marítimo, dando ênfase a sua importância enquanto ordenamento, apresentando um breve histórico que contextualizará a evolução e desenvolvimento tanto da ciência náutica, quanto das normas que a regulam, ainda, neste sentido também será descrita a importância da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, e do Código de Bustamante, no que estes relacionam-se à leis penais, jurisdição e competência.

O capítulo 02, Diante da introdução do Direito Marítimo, no segundo capítulo, será estabelecida a “ponte” que conectará o Direito Penal interdisciplinarmente com o Direito Marítimo apresentando os princípios lastreadores e o conflito de competências, além de analisar o conceito de Lei Penal no espaço, o princípio da territorialidade, formando um paralelo com outros dogmas indispensáveis para o entendimento deste, a extraterritorialidade e o Princípio da Bandeira, para a possível aplicabilidade da jurisdição penal nos delitos cometidos a bordo de navios estrangeiros.

No último capítulo, pretende analisar as medidas coercitivas utilizadas para os casos práticos valendo-se de jurisprudências nacionais, corroborando com os conceitos já trabalhados nos capítulos anteriores no que monta o Direito Marítimo, os conceitos de soberania, e territorialidade, além do instituto da passagem inocente, que será destrinchando na análise prática dos julgados selecionados.

Ademais, o trabalho apresenta uma conclusão no sentido em que há muito que se desenvolver, nos quesitos de conceituação e delimitação doutrinária, posto que apesar de a navegação ser uma prática milenar, e em sua ausência, até o próprio Estado Brasileiro não existiria, o campo do Direito Marítimo encontra-se em crescente expansão, de tal forma complexa os conflitos, fazendo com que esses atinjam a esfera penal.

## 2 O DIREITO MARÍTIMO COMO OBJETO DE ESTUDO E SUAS ÁREAS DE ATUAÇÃO

### 2.1 Considerações iniciais acerca do Direito Marítimo contemporâneo

Inicialmente insta considerar que desde a antiguidade o mar vem sendo destacado como grande espaço em ascensão comercial, pois, por ele, desde os primórdios, são desenvolvidas as grandes atividades mercantis geradoras de riqueza e alimentos. Com o progresso do comércio marítimo nas grandes civilizações foi necessário estabelecer a criação de rotas marítimas, bem como regulamentá-las afim de uma maior harmonia e organização nas relações que decorriam da prática mercante.

Entre tanta diversidade advinda das áreas marítimas é imprescritível realizar uma delimitação sobre a matéria de direito marítimo em seu sentido amplo como um complexo de regras jurídicas que vem para regular, as atividades do comércio marítimo e da navegação quais sejam realizadas para explorar as águas que fazem parte do continente, sejam elas interiores, rios, lagos em que sua finalidade possua potencial econômico.

Assim conforme descreve Theophilo de Azevedo Santos<sup>1</sup> ao afirmar categoricamente que no Direito Marítimo existe tão somente para ser aplicado a navegação marítima, mas sim aos rios e demais áreas cuja embarcação possua objetivo de navegar.

Nesse mesmo diapasão Eliane Martins<sup>2</sup> demonstra ser de suma importância que o direito marítimo hodierno, afeiçoa pela premissa básica de definir o direito marítimo, em sentido amplo, como o complexo de regras jurídicas que estatui o comércio marítimo e a navegação através do mar.

Seguindo tal entendimento moderno o direito marítimo apresenta-se em duas subclasses, afim de inclusão, são elas as normas de caráter público e as outras de caráter privado. As primeiras que dispõem acerca do direito marítimo público são aquelas que tratam do tráfego marítimo, direito internacional marítimo e

---

<sup>1</sup> SANTOS, Theophilo de Azevedo. **Direito da navegação**. Rio de Janeiro: Forense, 1964, p. 10.

<sup>2</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3.ed. v.1. Barueri: Manole, 2008, p. 3.

direito do mar, direito internacional marítimo ambiental e suas convenções, as quais tratam entres diversos temas da segurança das embarcações e pessoas que estão diretamente conexas a força dos tratados internacionais. Nesse contexto é possível perceber a interferência do direito internacional público o qual é regido por princípios de proteção, segurança e liberdade do ambiente marinho e todo seu ecossistema possuindo exclusividade na disciplina. As normas que dispõem de matéria privada quais sejam divididas entre direito privado marítimo internacional e entre direito privado marítimo interno, que visam regulamentar as relações jurídicas em decorrência do comércio mercantil da navegação.

Todavia, o direito marítimo não apenas apresenta-se para dispor acerca do tráfego marítimo, como também dos assuntos relacionados as atividades que decorrem em canais, lagos, rios, baías, portos ou que fazem parte das atividades que envolvem o alto mar e conseqüentemente o Mar Territorial.

Assim, a fim de evitar maiores equívocos e correlacionando o assunto, optou-se por identificar a matéria como ramo da ciência do direito que abrange as normas de teor público e privada, comércio marítimo e a navegação pelo mar, incluindo embarcação e passageiros.

A referida matéria apresenta-se como cerne da questão a relação dos Estados com mar em âmbito internacional, sendo, portanto, nesse sentido, de grande utilidade delimitar e ordenar a matéria em decorrência dos conflitos e disputas no mar.

Nesse sentido as normas jurídicas que compõem a matéria, a qual discorre sobre as infrações cometidas no direito da navegação, devem ser interpretadas como aquelas que violam as condições mínimas de navegabilidade, tráfego marítimo, Mar Territorial.

Destarte deve ser entendido que este ramo do direito possui seus próprios métodos de investigação levando-se em consideração a particularidade de seus institutos e suas regras próprias.

A exegese da natureza jurídica do direito marítimo consubstancia-se, segundo ensinamentos de Eliane Martins<sup>3</sup>, em direito misto, possuindo uma

---

<sup>3</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. v.1. Barueri, Manole, 2008, p. 12.

característica única e híbrida, pelo fato deste não haver predominâncias entre o interesse público ou social com o direito privado, ou seja, não há imiscuidade entre os direitos, porém observa-se na prática que cada vez mais o Estado busca interferir na esfera privada, com o objetivo de garantir seus interesses impondo suas normas de conduta em prol dos objetivos.

O direito marítimo vem para consagrar as atividades do mar a luz do princípio da liberdade dos mares respeitando a soberania nacional. Nortear os Estados a respeitar os espaços marinhos tem sido uns dos grandes desafios do direito marítimo moderno, pois com a globalização as atividades humanas no meio marinho vêm reiteradamente trazendo danos irreparáveis em decorrência dos interesses de cada Estado.

É nesse interim que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUM) e a Convenção de Direito Internacional Privado surgem para evocar uma preocupação para definição dos regimes jurídicos acerca dos espaços marítimos que modernamente são definidas à luz do CNUDM como águas interiores, Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva, alto mar, plataforma continental, águas arquipelágicas, zona internacional do fundo dos mares.

Ressalta-se que é de extrema importância que seja delimitado tais espaços marinhos a fim de determinar e compreender de maneira uniforme seguindo critérios de equidade para que juntos integrem soluções legais para conflitos no ambiente marinho e no comércio internacional.

## **2.2 Delimitações dos espaços marítimos segundo a convenção das nações unidas sobre direito do mar**

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar cuja conclusão deu-se em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, ratificando-a em 1988 através do Decreto n. 1.530/95, dispõe acerca dos direitos e deveres dos Estados signatários no espaço marinho. A CNUDM III aduz um regime legal que abrange os ambientes marinhos ao apresentar institutos que facilitem a comunicação internacional promovendo o uso pacífico, eficiente e equitativo dos

recursos vivos bem como o estudo de anteparo do ecossistema marinho e questões ambientais.

Confirmando Eliane Martins<sup>4</sup> que em sua redação final a mesma contém um total de 320 artigos, divididos em 17 partes e 10 anexos e 04 resoluções, os quais tratam das áreas marítimas, através de coordenadas seguidas pelos Estados signatários. É nesse diapasão que a CNUDM III firmou conceitos provenientes de costumes internacionais bem como textos os quais contribuem para a sistematização e unificação dos direitos e deveres dos países signatários no espaço marítimo.

Baseado no cenário de costumes, textos e tratados internacionais a CNUDM III consolidou-se oficialmente em 1982 com a anuência de diversos países. Ressalta-se que a convenção trouxe a inovação de consagrar os limites de largura dos espaços marítimos bem como buscou estabelecer o limite de 12 milhas marinhas, posteriormente a Zona Econômica Exclusiva. Dentre tantas designações dos quais os países signatários se comprometem, observa-se: promover programas de assistência científica, prevenir, reduzir e controlar a poluição do ecossistema marinho, redução da emissão de substâncias tóxicas por embarcações ou por plataformas e segurança marítima a fim de reduzir a pirataria.

Assim a Convenção buscou aproximar o Direito Internacional e o Direito Ambiental buscando incentivar os programas de assistência científica visando o estudo aquático e do ambiente marinho a partir do desenvolvimento sustentável para a preservação do ambiente marinho em prol das futuras gerações. A amplitude da área marítima brasileira abrange as zonas marítimas quais estejam a luz da soberania ou jurisdição nacional. Tais zonas estão nomeadas como: Mar Territorial, águas interiores, zona contígua, zona econômica exclusiva e finalmente a plataforma continental. A área que é compreendida pela extensão do Mar Territorial brasileiro compreende as 12 milhas, somada à zona econômica exclusiva que possui sua extensão de 188 milhas náuticas, e finalmente extensão da plataforma continental, que em virtude de sua vasta e notória riqueza, levou o nome de "Amazônia Azul".

---

<sup>4</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3.ed. v.1. Barueri: Manole, 2008, p. 49.

Sendo o Brasil, signatário da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM III, cujo assunto tratado anteriormente, que vem para enquadrar a normativa interna brasileira e os limites marítimos brasileiros aos preceitos preconizados pela CNUDM III, bem como incluindo a revogação das normas que lhes fossem contrárias.

Conceitualmente o Mar Territorial segundo Rezek<sup>5</sup> com base nos artigos 2 e 3 da CNUDM, que descreve como a extensão da soberania do Estado costeiro além da extensão do seu território bem como das suas águas interiores. Dentro desse conceito estão compreendidos o leito do marinho, seu respectivo subsolo bem como o espaço aéreo sobreposto.

Seguindo o artigo 2 da CNUDM III, a soberania do Estado costeiro estende-se, incluindo seu território a águas interiores, até uma zona de mar cuja adjacência se designa de Mar Territorial incluindo-se não só espaço aéreo sobreposto como também o leito e o subsolo desse mar.

Consoante a CNUDM, acerca do Mar Territorial, este sofre domínio do Estado, o qual é exercido analogamente através das Convenções e demais normas do Direito Internacional, com a ressalva, porém, ao que diz respeito à soberania do Estado costeiro não ser absoluta em função da restrição tópica do direito de passagem inocente.

O Brasil adota conceitualmente o Mar Territorial a faixa adjacente ao litoral de 12 milhas náuticas, a contar da linha de base do território. A linha de base é por sua vez, conforme a convenção Montego Bay, trata-se da linha litorânea que é a linha de baixa-mar ao longo da costa, ou seja, é o menor ponto que a maré pode alcançar, porém a doutrina, que se baseia na CNUDM, desperta o entendimento de que a soberania não é de caráter absoluto, como a do território, pois a mesma está sujeita a exceções qual seja, por exemplo, o instituto da passagem inocente reconhecido em favor dos navios privados ou de guerra, de qualquer Estado que será tratado mais adiante.

O segundo conceito criado pela CNDUM III foi o de águas interiores a qual define como as águas que se encontram no interior da linha de base do Mar Territorial. Para tal será aplicado regime jurídico do Estado Costeiro, o qual exerce

---

<sup>5</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 10. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2005

sua soberania plena e geral não vindo a sofrer restrições ou interferências de normas internacionais.

Complementando a matéria Eliane Martins<sup>6</sup> anui que o conceito das águas interiores, ao contrário do Mar Territorial, não estão submetidas ao direito de passagem inocente, salvo se o traço da linha de base considerar as águas interiores parte do mar anteriormente considerado Mar Territorial. Assim como as águas interiores, a soberania plena do Estado Costeiro é exercida também em regras nos rios, lagos, lagoas, canais dos quais façam parte do território nacional, portos, ancoradouros, baías ou golfos e estuários.

O próximo conceito a ser designado pela CNUDM, é da zona contígua, a qual pode ser conceituada como uma área reservada a fiscalização no que compete à alfândega, imigração e a saúde, dispondo da regulamentação dos portos do trânsito nas águas territoriais, com a pretensão de furtar-se das infrações às leis as quais se referem a regulamentação aduaneira, sanitária e fiscal dentro do seu Mar Territorial, ainda dispõe acerca da regulamentação dos portos e do trânsito pelas águas territoriais, não excedendo além das 24 milhas marítimas, que são contadas da mesma linha de base cuja medida serve para largura do Mar Territorial, o qual encontra-se exposto no artigo 33 da CNUDM III.

É, portanto, na Zona Contígua que o Estado Costeiro exerce ações de natureza preventiva, visando impedir a ocorrência de delitos ou de outras anormalidades no território nacional. É o caso, *verbi gratia*, das inspeções sanitárias em navios, para fins de conferência da qualidade dos gêneros transportados, ou das barreiras fitossanitárias criadas, eventualmente, com a finalidade de impedir alguma epidemia no território.

É nesse diapasão que convêm trazer à tona a recente edição da Lei Complementar<sup>7</sup> Nr 136, de 25 de agosto de 2010, que fez alterações na Lei Complementar 97<sup>8</sup> de 9 de junho de 1999, a qual dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

---

<sup>6</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3.ed. v.1. Barueri: Manole, 2008, p. 58.

<sup>7</sup> BRASIL. **Lei Complementar nº 136**, de 25 de agosto de 2010. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm). Acesso em: 25 outubro 2017.

<sup>8</sup> BRASIL. **Lei Complementar nº 97**, de 9 de junho de 1999. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm). Acesso em: 25 outubro 2017.

É com base nessas alterações, que a Marinha do Brasil recebe uma gama de atribuições subsidiárias que tem por finalidade a fiscalização e o maior controle sobre essa porção territorial, tratou-se da extensão da força de policial - preventiva ou repressiva – a esta Força Armada.

Adiante, a zona econômica exclusiva que se apresenta como um das inovações trazidas da CNUDM III, a qual dispõe que qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevoo, cabendo-lhe, ainda, a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos.

Levando-se em consideração a grande necessidade da criação de um meio que contém o maior índice de pesca e extração de seres vivos, a CNUDM o em seu artigo 55 dispõe como uma zona situada além do Mar Territorial e a este adjacente, que está sujeita ao regime jurídico específico estabelecido segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado Costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção, sendo sua extensão máxima de 188 milhas marítimas a contar do limite do Mar Territorial.

Na Zona Econômica Exclusiva, qualquer Estado possui o direito de navegação, assim sua natureza jurídica está sujeita a atividade a qual pratica, impondo deveres dos quais estão ligados a preservação e conservação dos recursos na referida zona.

A plataforma continental, seguindo o conhecimento de Ingrid Zanella<sup>9</sup>:

[..] é constituída por áreas submersas adjacentes à zona do Mar Territorial, a qual compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu Mar Territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do Mar Territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

---

<sup>9</sup> CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; Siqueira, Leonardo Henrique. **A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente**. Universitas Jus, v. 27, p. 1-9, 2016. Disponível em: <http://www.publicaçõesacademicas.uniceub.br/ju/article/view/3852>. Acesso em: 25 outubro 2017.

A soberania da plataforma jurídica conforme artigo 77 da CNDUM III que trata do aproveitamento dos recursos localizados nas águas e no seu subsolo, o Estado Costeiro exerce direitos de soberania sobre a mesma para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, quais sejam os recursos minerais, combustíveis fósseis ou qualquer recurso vivo ou não vivo.

Amparada pela CNUDM III, o Estado Costeiro possui direitos de soberania sobre a plataforma continental, conforme seu limite exterior, no entanto a CNUDM III demonstra que os países interessados em ter uma plataforma continental para além de 200 milhas devem, portanto apresentar à Comissão de Limites da plataforma continental da ONU, sendo justificada com base informações científicas e técnicas. Não obstante, o Brasil instituiu, por meio do Decreto n. 98.145/89, o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), que tem como objetivo expandir o limite da plataforma continental para além das 200 milhas as quais são estabelecidas no artigo 76 do CNUDM III.

Assim, caso ocorra a extensão da plataforma continental, a mesma irá trazer controvérsias acerca dos direitos do estado costeiro sobre a referida área, por tratar-se de zona potencialmente econômica e pelo fato da sua soberania se estender ao leito e subsolo da referida aérea.

Por fim, incluímos o alto mar, cuja parte não pertence à jurisdição de nenhum Estado, mas sim a sociedade internacional. Nela aplicam-se, conforme a CNDUM III, todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipélagicas de um Estado arquipélago, reafirmando o princípio da liberdade de navegação que dispõe, o alto mar aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, para exercer sobrevoo por aviões, colocar cabos e dutos submarinos, construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional, pesca nos termos das condições quais estão estabelecidas na referida convenção, investigação para fins científicos, devendo tais liberdades serem exercidas por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto mar, bem como os direitos relativos às atividades na referida área, previstos na presente Convenção.

Em que pese a jurisdição penal da embarcação em alto mar é determinada pelo estado na bandeira do navio, a qual vem tratada no artigo 92 da CNDUM III, em termos gerais que as embarcações mercantes estarão sujeitas a jurisdição nacional do Estado Costeiro, quando no Mar Territorial ou do pavilhão, se em alto mar.

### **2.3 A interferência da Convenção Montego Bay e do Código de Bustamante na norma Brasileira**

A convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, adotada em Montego Bay, Jamaica, em 1982, vigorando, internacionalmente, no dia 16 de novembro de 1994, tendo como fim precípua normalizador todas as questões controversas existentes no que diz respeito ao direito marítimo. Denotando-se de maneira contundente a Convenção Montego Bay trouxe uma realidade moderna e adaptada para a exploração dos mares, mais específicos, os fundos marinhos, ficando dessa forma não mais adstrito ao controle de um grupo de Estados, mas especificamente a toda humanidade - *res communis*.

A preocupação com a sustentabilidade do ecossistema é valorizada nesta convenção, pois como o Neoconstitucionalismo desempenha um papel intensamente importante ao associar o bem-estar social humano à preservação do meio ambiente onde visa avanços para um ambiente mais justo e equitativo para as futuras gerações. É neste diapasão que se pode considerar então a diferença de nação para nação, quanto ao impacto desproporcional que muitas vezes ocorre devido a uma biodiversidade singular às outras, é onde os tratados internacionais surgem para proporcionar a possibilidade de países globais cooperarem entre si, a fim de alcançar um objetivo comum qual seja a proteção do meio ambiente, em que proporcionalmente reflete no bem-estar ambiental e humano.

Portanto a CNDUM III tem como objetivo a busca pela compreensão e cooperação mútua para a manutenção da paz, da justiça e do progresso entre todas as nações. A satisfação em preencher a necessidade de uma Convenção que foi acentuada nas tentativas de 1958 e 1960 em Genebra, a melhoria na comunicação internacional quanto à exploração e sustentabilidade do mar, como uma economia internacional justa e equitativa, visando à exploração consciente dos recursos

marinhos, que se encontram além dos limites da jurisdição de um Estado, o fortalecimento da paz, da segurança, da cooperação, e dos princípios da justiça e igualdade entre as nações, agora tem por objetivo concreto visar e atender o progresso social de todas as nações do mundo.

Conforme descrito a CNDUM III, a supremacia do Estado não se limita apenas ao seu território e às águas interiores, ele tem o direito de fixar sua soberania em um espaço de 12 milhas marítimas, das quais são medidas a partir da sua linha de base. Esta soberania se estende ao espaço aéreo sobreposto ao Mar Territorial, bem como o leito e o Subsolo deste mar conforme já mencionado.

Para resolver conflitos e controvérsias envolvendo a presente Convenção, a CNDUM III criou o Tribunal Internacional do Direito do Mar, na qual este Tribunal não julgará somente as controvérsias que estejam dentro da CNDUM III mas também todos os acordos e convenções que estejam em vigor e sejam cobertos pela CNDUM III, que tenha qualquer controvérsia em relação quanto à interpretação e aplicação de tal tratado à luz da CNDUM III.

Ademais a CNDUM também aprova mais três órgãos quais sejam: a Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos, sediada em Kingston, Jamaica; o Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar, sediado em Hamburgo, Alemanha e a Comissão dos Limites da Plataforma Continental, que se encontra na Sede das Nações Unidas em Nova Iorque.

O Código de Direito Internacional Privado, mais conhecido como Código Bustamante adotada na Sexta Conferência Internacional Americana, reunida em Havana, Cuba, assinada em 20 de fevereiro de 1928 e aprovada, no Brasil, pelo Decreto. N° 5.647, de 8 de janeiro de 1929, promulgada pelo Decreto. N° 18.871, de 13 de agosto de 1929, vem iniciar um trabalho de uniformização do direito material. Há de se falar que o Brasil ratificou, até a presente data, apenas cinco das convenções elaboradas pela Conferência Especializada Interamericana de Direito Internacional Privado. O tratado mais importante da espécie, ratificado pelo Brasil, foi o Código Bustamante, ratificado por quinze países sul-americanos, dentre os quais, declararam reservas quanto à sua aplicação.

Convenção de Direito Internacional Privado, Código Bustamante, ostentou nos seus 427 artigos, assim distribuídos por assunto, os quais tratam de soluções de divergências do direito privado os quais envolvam mais de um sistema jurídico.

Assim para que primeiramente se resolva o empasse é necessário realizar uma análise para então avaliar a aplicabilidade do melhor sistema jurídico nacional que se adeque ao caso.

O Código de Bustamante está dividido por assuntos, que trata preliminarmente das regras gerais, seguindo referência à matéria de Direito Civil Internacional, Direito Comercial Internacional, Direito Penal Internacional e, por último, Direito Processual Internacional.

Vindo como resultado de extensos debates, o Código de Bustamante surgiu para normatizar relações quase que exclusivamente privadas ou subjetivas, destinadas a pacificação das relações entre Estados ou para regular o comércio internacional.

O Código de Bustamante relata em matéria civil e comercial entre países aderentes, como sendo seu princípio geral que a jurisdição seja escolhida pelas partes, desde que haja elementos de fixação de competência, como também prevê a possibilidade de as partes expressa ou tacitamente, submeterem a várias jurisdições.

O livro segundo os quais tratam dos navios e aeronaves, estes, segundo o artigo 274, em que pese, a nacionalidade dos navios prova-se através da patente de navegação bem como certidão do registro, em que possuir a bandeira. Seguindo o argumento o Código deixa claro quanto a Lei do pavilhão, a qual regula as formas de publicidade requeridas para a transmissão da propriedade de um navio. Percebe-se a ampla utilização da lei do pavilhão e determina a aplicação da legislação do país no qual está matriculada a embarcação, salvo exceções.

Continuadamente, seguindo as palavras de Ingrid Zanella<sup>10</sup> o Código de Bustamante no terceiro livro o qual trata de leis e penas no Direito Penal Internacional, fica evidente no seu artigo 297, como isentos das leis penais de cada Estado contratante os chefes de demais Estados os quais se encontrem no seu território.

---

<sup>10</sup> CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; Siqueira, Leonardo Henrique. **A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente.** Universitas Jus, v. 27, p. 1-9, 2016. Disponível em: <http://www.publicaçõesacademicas.uniceub.br/ju/article/view/3852>. Acesso em: 25 outubro 2017.

Seguidamente, no artigo 301, que sobrevém aos estados contratantes, os delitos quais sejam cometidos em águas territoriais ou no espaço nacional aéreo, ou em navios ou aeronaves privadas estrangeiras, que não possuem qualquer relação com o país e seus habitantes, tampouco atingem a sua tranquilidade.

Nessa ótica, segundo o Código de Bustamante, o mesmo abre a lacuna perante as decisões dos tribunais nacionais trazendo como afirmação o poder para punir os crimes que sejam praticados por navio estrangeiro e que achem-se no direito de passagem inocente no Mar Territorial. Oportuno mencionar que nenhuma das convenções mencionadas determina a competência para que se realize investigação e instauração de processos dos delitos praticados pela embarcação.

#### **2.4 O instituto jurídico da passagem inocente no Mar Territorial e suas peculiaridades**

Antes de ser reconhecido pela CNUDM III, o direito de passagem inocente originou-se no costume internacional, o qual ocorrera entre o Reino Unido da Grã Bretanha, Irlanda do Norte e Albânia, o caso em si tratava-se de uma colisão em águas territoriais da Albânia o qual gerou danos ao navio e morte entre a tripulação, havendo responsabilidade do Governo da Albânia. Neste caso a Corte Internacional de Justiça declarou como responsável o governo Albano, pois o mesmo mostrou-se imprudente ao não ter conhecimento das minas em suas águas territoriais, da mesma forma que o Reino Unido não violou a soberania das leis internacionais pelos atos de sua marinha em águas albanesas.

O Direito de Passagem inocente encontra-se conjecturado na Constituição Federal em seu artigo no artigo 5º inciso XV, onde prescreve como sendo livre a locomoção no território nacional em período de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

Conforme expõe Ingrid Zanella Andrade Campos<sup>11</sup>:

De acordo com a CNUDM, passagem inocente significa a navegação pelo Mar Territorial com o fim de atravessar esse mar sem penetrar nas águas

---

<sup>11</sup> CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade, **Curso de Direito Marítimo Sistematizado - Direito Material e Processual - Com Esquemas Didáticos**, Jarua, 2017, p. 41.

interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores e se dirigir para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

A soberania do Estado é relativizada pelo instituto da permissão da passagem inocente pelo seu Mar Territorial, que é próprio do Direito Marítimo. Assim conforme artigo 17 da CNUDM III define-se, pela permissão que é concedida a navios de bandeiras diversas para atravessar o Mar Territorial de qualquer estado, desde que esta passagem seja feita rápida e continuamente.

De acordo com o previsto no artigo 18 da CNUDM III, a passagem tem por significado a navegação a favor do Mar Territorial com a finalidade 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.

Acrescenta ainda o artigo:

- 2. A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, a passagem 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 grave.

Nos termos do artigo 19 da CNUDM III, qual aponta a passagem considerada prejudicial à paz, a boa ordem ou a segurança do Estado costeiro, quais sejam: qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo, qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro, qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado costeiro, o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave; o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar, o embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro, qualquer ato intencional e grave de poluição contrário à presente Convenção, qualquer atividade de pesca, a realização de atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos, qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado costeiro ou qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem.

Cabe mencionar, a posição das jurisprudências brasileiras, quando se trata de assuntos relacionados à soberania do Mar Territorial em relação aos navios estrangeiros é pacífica ao entender que navios estrangeiros estarão sujeitos às jurisdições penal e civil do Estado, os quais se encontrem. Excetuando os navios militares e os de Estado, os quais gozam da imunidade apenas para receber ordem de retirada.

Quando se trata dos países latinos, é possível notar que os tratados internacionais, os quais dispõem da matéria acerca dos delitos praticados em embarcações estrangeiras quais sejam eles a Convenção das Nações Unidas de Direitos do Mar bem e o Tratado de Direito Penal Internacional, Código de Bustamante, que trata em seu artigo 10 as disposições acerca dos delitos cometidos a bordo de navio de guerra ou mercantes nas condições descritas no artigo 2, quais sejam os fatos de natureza criminal que seriam praticados pelas autoridades.

Se quem produziu os efeitos ou danificou os direitos e interesses de garantia pelas leis de outro Estado deverá ser julgado e aplicada as penas seguindo as disposições da legislação do Estado em que venha a ser encontrado na ocorrência do fato delituoso.

Conforme ensina Eliane Martins:<sup>12</sup>

O Brasil adota a solução preconizada no Código de Bustamante e na CNUDM III. Entretanto, isso não impede o Poder Judiciário brasileiro de afastar a aplicação do art. 301 do Código de Bustamante e aplicar a lei penal do Brasil a um crime ocorrido em embarcação estrangeira dentro do território nacional, desde que o fato delituoso tenha causado perturbação da paz do país, e ainda mais quando os países de nacionalidade de autor e vítima e da bandeira do navio não sejam signatários da Convenção de Havana de 1928.

Assim tomando por base o instituto da passagem inocente, bem como a jurisdição pertinente ao Estado costeiro, este poderá impor sua jurisdição nos casos em que o delito de cunho penal possa vir trazer repercussões para o Estado tais quais, possa vir a perturbar a ordem no Mar Territorial ou a paz do país, ou no caso a assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado da bandeira, ou se nas medidas que forem necessárias para a representação do tráfico ilícito de

---

<sup>12</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. v.1. Barueri: Manole, 2008, p 109.

estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas, consoante o artigo 27 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

### 3 DIREITO PENAL AFETO AO DIREITO MARÍTIMO E SEUS PRINCÍPIOS LASTREADORES

#### 3.1 Lei penal no espaço e o princípio da territorialidade

As leis penais de um Estado soberano tem como vigor toda a extensão do seu território. De acordo como leciona Darcy Azambuja em que o Estado atua com poder sobre o seu território e sobre as pessoas que nele se encontram, sejam elas nacionais ou estrangeiras. As leis de cada Estado são obrigatórias em relação a todas as pessoas que estão em seu território. Mas, quando se procura definir a natureza jurídica da relação que possa existir entre o Estado e o território, acumulam-se as divergências dos autores.

Conforme descreve Paulo Cesar Busato<sup>13</sup>,

[...] território é, desde logo, todo o lugar onde o Estado exerce sua soberania. Considerando território a extensão de alcance da imposição política derivada da soberania, verifica-se, por óbvio, que sua dimensão não se restringe ao solo. Como se nota, é um conceito político-normativo, e não geográfico.

Nesses termos quais sejam incluídos para a conceituação de território, com a finalidade de demarcação espacial e validade lei penal, considera-se, o solo, o subsolo, as águas interiores, quais sejam, rios, lagos e o Mar Territorial os quais já foram anteriormente destacados.

Acrescenta Giuseppe Bettiol<sup>14</sup> que:

Un primer criterio, que hoy prevalece, para resolver la cuestión, es el de la territorialidad, por la cual la ley penal desarrolla su eficacia en el territorio del Estado que la dictó, excluyéndose allí aplicación de una ley extranjera. Es un criterio extremadamente rígido, expresa de parte del Estado exagerada conciencia de su propia soberanía, y consecuentemente cierto sentimiento de celos hacia los ordenamientos penales extranjeros.

Contudo, visando o combate eficaz à criminalidade, a lei pode ser aplicada fora de suas fronteiras, inclusive as leis dos demais estados podem atuar dentro do país. Isto posto são necessárias algumas delimitações, para definir qual instituto deverá ser aplicado com base nos princípios penais. Assim o lugar do crime

---

<sup>13</sup> BUSATO, Paulo César. **Direito penal**. Grupo Gen-Atlas, 2016, p. 108.

<sup>14</sup> BETTIOL, Giuseppe. **Derecho penal: Parte General**. Rio de Janeiro: G. Priulla Editore, 2013, p. 139.

apresenta-se como instituto complexo, pois para que seja realizada a apuração do crime é necessário definir o espaço físico o qual foi realizada a ação ou omissão, ou até mesmo o resultado desta forma é necessário o suporte do princípio da territorialidade bem como teorias para que seja efetivado o real estudo do mesmo, quais sejam elas: a teoria da atividade, ação ou omissão, a teoria do resultado e a teoria da ubiquidade ou mista.

A teoria da ação, omissão ou da atividade considera como local do crime aquele em que o delito é praticado, ou seja, a o espaço em que ocorreu ação delituosa, independentemente o lugar do resultado. A teoria seguinte, qual seja a do resultado, considera o lugar do crime aquela em que ocorreu o resultado pouco afetando o lugar em que ocorreu a ação ou omissão. Por fim, mas não menos importante, a teoria da ubiquidade ou mista adotada pelo sistema Penal brasileiro considera que existem possibilidades para o local do crime, pois esta reputa tanto o local da ação ou omissão quanto o local que se realizou ou deveria ser realizado o resultado.

Em seu artigo 6º do Código Penal, considera-se praticado o crime no lugar em que ocorreu a ação ou omissão, no todo ou em parte, bem como onde se produziu ou deveria produzir-se o resultado.

Assim conforme explica Azevedo e Salim:<sup>15</sup>

O Código Penal adotou a teoria da ubiquidade ou mista. Não se deve confundir com as regras de competência interna (processo penal), independentemente de se tratar do art. 5º ou 7º do Código Penal. O dispositivo é aplicável aos chamados crimes à distância (a conduta é praticada em território estrangeiro e o resultado ocorre no Brasil ou vice-versa). Ou seja, se a conduta ou o resultado ocorrerem no território brasileiro, aplica-se nossa lei (CP, art. 5º c/c art. 6º). Mesmo se a conduta e o resultado ocorrerem fora do território nacional, nossa lei penal poderá ser aplicada em alguns casos (CP, art. 70).

Seguindo ensinamentos de Juarez Cirino dos Santos:<sup>16</sup>

O código penal brasileiro delimita o espaço de validade da lei penal segundo dois critérios fundamentais: o critério da territorialidade (artigo 5º, CP) e o critério da extraterritorialidade (artigo 7º, CP).

Assim a aplicação da lei no espaço territorial é, portanto, a alegação da soberania do Estado o qual irá determinar qual o instituto mais eficaz será utilizado

---

<sup>15</sup> AZEVEDO, Marcelo André de; SALIM, Alexandre. **Direito Penal: Parte Geral**. Salvador: Editora Juspodivm, 2015.

<sup>16</sup> SANTOS, Juarez Cirino dos. **Direito penal: parte geral**. São Paulo: Lumen Juris, 2006, p. 34.

diante das infrações cometidas afim de regular os fatos ocorridos que estariam além da soberania do Estado visando a eficácia espacial da lei penal em cada hipótese.

Acrescenta Paulo Cesar Busato<sup>17</sup> que:

Dentro de uma ideia geral de territorialidade estarão as regras cujo reconhecimento da validade normativa – como norma de valoração - encontra acolhida no âmbito desse mesmo território enquanto que há regras que podem; aspirar a uma validade extraterritorial (ainda que emanadas de uma fonte territorialmente delimitada) na medida em que possuam reconhecimento comum transcendente aos limites territoriais relativos ao órgão do qual emanam.

Segundo Claudio Brandão<sup>18</sup> o princípio penal da territorialidade somente terá aplicação dentro do território estatal que a editou, não importando qual seja nacionalidade do sujeito ativo ou passivo. Desta forma dentro do âmbito espacial a vigência da lei brasileira penal, tem como principal objetivo determinar a lei aplicável aos crimes praticados dentro do espaço territorial brasileiro, e acessório, determinando os institutos a serem aplicados dentro da lei brasileira nos crimes cometidos fora do território nacional.

Igualmente, será a adotada a lei brasileira nos crimes praticados no Brasil, conforme artigo 5º do Código Penal que assim estabelece, qual será o instituto jurídico de leis brasileiras que serão aplicadas, sem prejuízo dos conteúdos intrínsecos nas convenções, tratados bem como as normas de Direito Internacional, que são aplicadas aos delitos dentro do território nacional.

Para que exista a eficácia penal, considerando que as embarcações possa vir ser consideradas como extensão do território brasileiro nacional, seja ela de natureza pública ou as que permaneçam a serviço do governo brasileiro. Igualmente será, também aplicada a lei as embarcações que estejam em pouso dentro do Mar Territorial ou no território nacional.

Assim sendo, Asúa<sup>19</sup>, é afirmativo quanto ao que se refere o princípio penal da territorialidade em que este aduz de modo inequívoco, que considerando a lei penal do Estado, esta, deverá ser aplicada nos crimes cometidos dentro do seu território, não sendo considerada, portanto, a nacionalidade do responsável ou do paciente o qual teve seu bem ferido.

---

<sup>17</sup> BUSATO, Paulo César. **Direito penal**. Grupo Gen-Atlas, 2016, p. 106.

<sup>18</sup> BRANDÃO, Cláudio. Curso de direito penal: parte geral. Rio de Janeiro: Forense, 2010, p. 86.

<sup>19</sup> ASÚA, Luis Jiménez. **La ley y el delito**: principios de derecho penal. Buenos Aires: Sudamericana, 1958.

Conforme a aplicação desse princípio, em linhas gerais, a aplicabilidade da lei penal dentro do espaço estatal deve apoiar-se, sobretudo, nas teorias as quais discorrem acerca do território bem como em seus conceitos.

### **3.2 Acepções sobre o Direito Penal Internacional e Direito Internacional Penal**

Deve-se esclarecer que Direito Internacional Penal não deve ser confundido com o Direito Penal Internacional, pois ambos são institutos conceitualmente diferentes, apesar de possuírem proximidades nos nomes mostram-se afastadas quando ao objeto de estudo.

Nesse sentido explica Mazzuoli:<sup>20</sup>

Ademais a ideia crescente de que os indivíduos devem ser responsabilizados no cenário internacional, em decorrência dos crimes cometidos contra o Direito Internacional vem bastante reforçada no Estatuto de Roma, que, além de ensejar a punição dos indivíduos como tais, positivou, no bojo de suas normas, os princípios gerais de direito penal internacional, bem como trouxe regras claras e bem estabelecidas sobre o procedimento criminal perante o Tribunal.

Desta forma consagra-se que o Direito Internacional Penal é parte do direito internacional que trata da tipificação das infrações penais internacionais por meio dos tratados e convenções, a responsabilização dos crimes cometidos ante ao Direito internacional público, ou seja, são regras as quais foram criadas em prol da coletividade, em que os estados renunciam alguns direitos da sua soberania, para punir e processar agentes, não importando sua nacionalidade, baseada na pratica de crimes preestabelecidos e conforme convencionados nos tratados oficiais.

No que lhe concerne, o Direito Internacional Penal, advinda da área de estudo cujo desenvolvimento deu-se no decorrer em meados do século XX através do fenômeno da fragmentação, originou a autonomia das mais diversas áreas do direito Internacional Público, ou seja, defronta-se com os delitos de caráter internacional, praticados por Estados Soberanos.

O órgão jurisdicional competente para o julgamento dos crimes intrínsecos do Direito Internacional Penal é o Tribunal Penal Internacional. Criado pelo Estatuto de Roma, em 1998. O Direito Internacional Penal, a fim de entendimento,

---

<sup>20</sup> MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Tribunal penal internacional e o direito brasileiro**. São Paulo: Premier Máxima, 2005, p. 160.

deve ser entendido como o Direito dos Conflitos Armados, cujas fontes são as Convenções de Genebra e da Haia que discorrem a acerca da restrição ao uso da força e da guerra no Direito Internacional.

Destarte, reconhecendo que os crimes os quais constituem uma ameaça para a paz, a segurança e o bem-estar da humanidade, proteger a sociedade internacional dessas sérias violações significa implantar a proteção penal de bens jurídicos supranacionais, na ótica da Política e do Direito.

Pela ótica de Mazzuoli<sup>21</sup>, que apresenta o Direito Penal Internacional como ramo do direito interno que se relaciona como outros ordenamentos jurídicos estrangeiros, dotado de competência para determinar, permanentemente e independentemente, quais órgãos internos deverão ser responsáveis pela repressão dos delitos cometidos no âmbito internacional penal.

É tido como direito interno com implicações externas, onde as soberanias das leis penais estão longínquas das fronteiras do País que a elaborou. Uma concessão nacional via convenção internacional, onde se valora a norma penal como garantia de igualdade de tratamento, prevalecendo nestes casos a extraterritorialidade o qual está inserida no Direito Penal, como exceção ao preceito, da soberania e territorialidade da norma penal no espaço.

Tomando como base os ensinamentos de Grispiigni<sup>22</sup>, que lembra dos princípios afetos ao Direito Penal Internacional, o qual demonstra o princípio da territorialidade como princípio hierarquicamente superior, aspirando a relação que a soberania e os limites territoriais de um estado, garantem autonomia e plenos poderes para investigar e punir aqueles que ocorram sem seu território, excluindo-se por sua vez, todo e qualquer ordenamento jurídico de caráter estrangeiro.

Acerca do tema leciona Capez<sup>23</sup>:

Em regra, aplica-se a lei brasileira ao crime cometido no Brasil, regra que não é absoluta, ressalvado os Tratados e Convenções Internacionais, quando excepcionalmente poderá a lei estrangeira ser aplicada a delitos cometidos total ou parcialmente em território nacional. Denomina-se este princípio de intraterritorialidade, quando a lei estrangeira é aplicada no território nacional, de fora para dentro do país.

---

<sup>21</sup> MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Tribunal penal internacional e o direito brasileiro**. São Paulo: Premier Máxima, 2005, p. 19.

<sup>22</sup> GRISPIGNI, Filippo. **Derecho penal italiano**: las normas penales sintéticamente consideradas. Buenos Aires: Depalma, 1949. v. 1.

<sup>23</sup> CAPEZ, Fernando. **Curso de direito Penal I**. 16. ed. São Paulo: Editora Forense, 2008, p. 749.

O alto-mar, nas palavras Ingrid Zanella<sup>24</sup> não está sujeito à soberania de qualquer estado; os navios que por alto-mar navegam são regidos pela lei nacional de sua origem, ou seja, segundo o princípio da bandeira, possui relação aos atos civis e criminais a bordo deles ocorridos.

Os delitos cometidos a bordo de um navio brasileiro em alto-mar, ou de uma aeronave brasileira no espaço livre, vigora o Código Penal bem como o princípio da territorialidade acerca dos delitos cometidos no território nacional. Conforme descrito no artigo 5º, §1 do Código Penal o qual considera como extensões do território nacional, embarcações ou aeronaves brasileiras que sejam de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro onde se encontrem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar.

Em linhas gerais para esta primeira parte do artigo, onde não houver soberania de qualquer país, qual seja o caso do alto mar e a ele correspondente, havendo infração penal a bordo de navio ou embarcação mercante ou de propriedade privada, de bandeira nacional deverá ser a aplicada a lei brasileira.

A segunda parte do artigo 5º, §2, do Código Penal Brasileiro<sup>25</sup> designa que havendo crimes também praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se em pouso no território nacional ou em voo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou Mar Territorial do Brasil, será também aplicada a lei brasileira, conforme primeira parte do artigo tendo em vista a natureza pública ou serviço estrangeiro foi entendida pelo legislador como extensão do território. Vejamos:

Art. 5º - Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.

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

---

<sup>24</sup> CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; SIQUEIRA, Leonardo Henrique. **A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente.** Universitas Jus, v. 27, p. 1-9, 2016. Disponível em: <http://www.publicaçõesacademicas.uniceub.br/ju/article/view/3852>. Acesso em: 25 novembro 2017.

<sup>25</sup> BRASIL, DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940. Código Penal Brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm)> Acesso em: 25 outubro 2017.

§ 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.

Portanto, mesmo diante de crimes ocorridos no estrangeiro, desde que a ação ou o resultado ocorram em território brasileiro, poderemos ter a aplicação da lei penal brasileira.

### **3.3 O princípio da Extraterritorialidade e o Princípio da Bandeira: A jurisdição penal nos delitos cometidos a bordo de navios estrangeiros**

O princípio da extraterritorialidade, ao contrário do princípio da territorialidade, atenta para a aplicação da lei penal brasileira as infrações penais cometidas em território estrangeiro. O mesmo encontra-se devidamente elencado no artigo 7º do Código Penal, que enumera diversos crimes e delitos onde a lei penal brasileira será aplicada, mesmo para os crimes cometidos no território nacional. Este encontra-se subdividido em extraterritorialidade condicionada e extraterritorialidade incondicionada.

A extraterritorialidade incondicionada considera a possibilidade de aplicação da lei penal para os fatos ocorridos no estrangeiro sem para que haja o concurso de qualquer condição. Não há, portanto, qualquer restrição quanto a aplicação da lei brasileira, mesmo que o crime tenha sido cometido em território estrangeiro. Para tanto as hipóteses do princípio da extraterritorialidade incondicionada estão previstas no inciso I do artigo 7º do Código Penal<sup>26</sup>, que dispõe:

Art. 7º - Ficam sujeitos à lei brasileira, embora cometidos no estrangeiro:

I - os crimes:

- a) contra a vida ou a liberdade do Presidente da República;
- b) contra o patrimônio ou a fé pública da União, do Distrito Federal, de Estado, de Território, de Município, de empresa pública, sociedade de economia mista, autarquia ou fundação instituída pelo Poder Público;
- c) contra a administração pública, por quem está a seu serviço;

---

<sup>26</sup> BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848**, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940. Código Penal Brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del2848\\_compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848_compilado.htm)> Acesso em: 25 outubro 2017.

d) de genocídio, quando o agente for brasileiro ou domiciliado no Brasil;

Tomando como base o princípio da defesa ou da proteção que permite a extensão da jurisdição penal do Estado titular do bem jurídico lesado, para além de seus limites territoriais; seu fundamento é a nacionalidade do bem jurídico lesado, independente da nacionalidade do agente ou onde o crime aconteceu. Assim protege bens jurídicos considerados fundamentais ao Estado ainda que sejam praticados em território estrangeiro.

A extraterritorialidade condicionada, está prevista no inciso II do mesmo artigo 7º do Código Penal, estatui que a lei penal nacional será aplicada embora cometidos no estrangeiro. São exemplos, portanto, tratado ou convenção, que o Brasil se obrigou a reprimir, praticados por brasileiros em aeronaves, ou embarcações brasileiras, mercante ou de cunho privado, quando em território estrangeiro e aí não sejam julgadas.

II - os crimes:

a) que, por tratado ou convenção, o Brasil se obrigou a reprimir;

b) praticados por brasileiro;

c) praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, quando em território estrangeiro e aí não sejam julgados.

§ 1º - Nos casos do inciso I, o agente é punido segundo a lei brasileira, ainda que absolvido ou condenado no estrangeiro.

§ 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.

§ 3º - A lei brasileira aplica-se também ao crime cometido por estrangeiro contra brasileiro fora do Brasil, se, reunidas as condições previstas no parágrafo anterior:

a) não foi pedida ou foi negada a extradição;

b) houve requisição do Ministro da Justiça.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848**, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940. Código Penal Brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del2848\\_compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848_compilado.htm)> Acesso em: 25 outubro 2017.

A legislação brasileira estatui que será aplicada nos casos em que o crime venha ser cometido por estrangeiro contra brasileiro em navio estrangeiro, a competência será do Brasil independente do lugar do crime a bordo de navios. Para o delito criminal que seja praticado em navio estrangeiro, por infrator estrangeiro contra um dos seus cidadãos em território brasileiro, o país deverá retirá-lo da embarcação, recebê-lo na forma da lei. Caso o agente seja condenado a pena de prisão deverá cumpri-la no Brasil. No delito criminal praticado em navio estrangeiro por infrator brasileiro, o Brasil tem competência para qualquer que seja o lugar do crime e independente da nacionalidade da vítima, o agente deverá ser retirado da embarcação somente se, a embarcação estiver dentro do Mar Territorial, não sendo admitida a hipótese de extradição de brasileiro, salvo se o agente for naturalizado.

Reunidas as condições descritas no §2º a, b, c, d, e, em conjunto com a Emenda Constitucional nº45/2004 que compete nas hipóteses de grave violação de direitos humanos, o Procurador-Geral da República, com a finalidade de assegurar o cumprimento de obrigações decorrentes de tratados internacionais de direitos humanos dos quais o Brasil seja parte, poderá suscitar, perante o Superior Tribunal de Justiça, em qualquer fase do inquérito ou processo, incidente de deslocamento de competência para a Justiça Federal.

Desta forma, como assevera Claudio Brandão<sup>28</sup> em que:

é importante enfatizar que, se a embarcação ou aeronave privada de bandeira brasileira se encontra em alto-mar ou no espaço aéreo correspondente, aplica-se sempre a norma penal pátria, porque serão considerados como extensão do território nacional. Isso posto, o Código Penal somente adotou o Princípio da Bandeira quando forem praticados crimes a bordo de navios ou aeronaves brasileiras, que estejam em território estrangeiro e não tenham sido ali julgadas.

O princípio da bandeira ou do pavilhão traz consigo, a concepção de que as embarcações e também as aeronaves são consideradas a extensão do território do país onde se acham registradas. Destarte, quando a embarcação ou aeronave estiver em alto-mar ou em espaço aéreo correspondente, aplica-se a lei do país cujo pavilhão, estiver matriculado, conforme designado no artigo 7º do Código Penal. Por este princípio, a norma aplicável aos meios de transporte, é o país em que se encontra registrada a aeronave ou embarcação.

Reiterando o conceito da natureza jurídica do navio, em que este se enquadra como bem móvel, onde está sujeito as normas jurídicas de um bem imóvel, quanto

---

<sup>28</sup> BRANDÃO, Cláudio. **Curso de direito penal: parte geral**. Rio de Janeiro: Forense, 2008, p. 97.

as características civis, este, por sua vez, além de ser considerado como extensão do território nacional pode ser classificado entre privados ou mercantis e navios de Estados ou públicos.

Nesse contexto Accioly<sup>29</sup> descreve que:

[...] a identificação da nacionalidade dos navios e a sua classificação são importantes, dadas as consequências que tem quando se encontram em alto-mar ou em domínio estrangeiro. Tradicionalmente, os navios são considerados públicos ou privados, daí falar-se em marinha militar e marinha mercante.

Tal classificação considera a destinação da atividade do navio e não do proprietário. Com a finalidade de elucidar tal diferença, os navios de Estado ou Públicos podem ser explicados como aqueles que praticam atividade exclusiva do Estado em serviços de caráter governamental sem que haja quaisquer indícios de comércio. Desta forma as embarcações públicas que se encontrarem no estrangeiro, serão consideradas como extensão do território nacional estabelecendo imunidades especiais aos mesmos.

Em outro sentido os navios considerados privados ou mercantes são destinados a atividades de cunho empresariais, podendo ser de transporte de passageiros ou mercadorias. Estes, estão submetidos a lei do Estado a que pertencem o território o qual se encontram.

Ressalta-se que nesse sentido, Eliane Martins<sup>30</sup>, quando o pavilhão nacional, que o navio arvora, simboliza sua nacionalidade e indica o Estado a cujo regime jurídico está submetido e é nessa ideia que se considera o navio como porção flutuante ou como prolongamento do país a que pertence, e de que defluem consequências consideráveis.

Primordialmente, tem direito à proteção das autoridades administrativas, civis e militares, do país a que pertence assistência dos navios de sua marinha de guerra, devendo reciprocamente, obediência às ordens do Governo, submissão à vigilância dos navios de guerra e às instruções dos seus agentes consulares. Os navios em alto-mar encontram-se sujeitos à jurisdição do Estado cujo pavilhão arvora.

---

<sup>29</sup> ACCIOLY, Hildebrando; CASELLA, Paulo Borba; SILVA, G. E. do Nascimento e. **Manual de direito internacional público**. São Paulo: Saraiva, 2012.

<sup>30</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. v.1. Barueri: Manole, 2008, p. 100.

O Código Penal, em seu art. 7º, § 2º e 3º, já citado anteriormente, só será aplicado se preenchidas as hipóteses do artigo acima citado, que estatui a competência jurisdicional brasileira relacionado ao crime praticado por estrangeiro contra brasileiro fora do Brasil, desde que estejam reunidas as condições que seguem, em que o agente tenha entrado em território nacional, o fato seja punível também no país em que foi praticado, o que torna-se é irrelevante, caso o crime tenha ocorrido em local que não está sob jurisdição de qualquer país, esteja o crime incluído entre aqueles pelos quais a lei brasileira autoriza a extradição, não tenha sido o agente absolvido no estrangeiro ou não tenha aí cumprido a pena, não tenha sido o agente perdoado no estrangeiro ou, por outro motivo, não esteja extinta a punibilidade, segundo a lei mais favorável, não tenha sido pedida ou tenha sido negada a extradição, tenha havido requisição do Ministro da Justiça.

Cabe salientar, para que o Brasil exerça sua jurisdição sobre o fato delituoso, é necessário haver o concurso de todas as condições acima elencadas, sob pena de não aplicação da lei penal pátria.

Denota-se que nos casos que ocorram crimes praticados por indivíduo estrangeiro em embarcação estrangeira o qual percorra águas territoriais de jurisdição brasileira, considera-se como crime, tomando por base o Código Penal combinado com o código de Processo Penal, considera-se crime o qual seja no momento de ação ou omissão ainda que o momento do resultado seja diverso, deverão ser 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 tocado, ou seja, é atribuído a competência a jurisdição brasileira e seus procedimentos.

No Brasil, conforme segue o artigo 144, 1º, I e III da Constituição Federal, considera que a Polícia Federal, possui o dever de instituir o a segurança pública bem como apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei, e exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras. Assim a União possui plenos poderes para dispor acerca das infrações penais das quais venham repercutir no território brasileiro ou oferecer risco exigindo o desempenho de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras.

Já nos crimes praticados em embarcação de bandeira estrangeira por agente de nacionalidade brasileira, independente de qual seja a nacionalidade da vítima, a competência nesse sentido será o lugar do crime, seja ele, alto mar ou águas territoriais brasileira, deverá seguir o que consta nos artigos 5º do Código Penal. Vejamos:

Art. 5º - Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.

§ 1º - Para os efeitos penais, consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves brasileiras, 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.<sup>31</sup>

Assim, é imprescindível que algumas condições que o Código Penal traz consigo sejam suscitadas a fim de proteger os bens jurídicos essenciais.

---

<sup>31</sup> BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848**, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940. Código Penal Brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del2848\\_compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848_compilado.htm)> Acesso em: 25 outubro 2017.

## 4 O CONFLITO DE COMPETÊNCIA E O PODER DE EXECUTAR O DIREITO DE PERSEGUIÇÃO CONTÍNUA SEGUNDO A CONVENÇÃO MONTEGO BAY

### 4.1 Conflito de competências

A aceitação dos tratados internacionais pelo ordenamento jurídico brasileiro é regulada pela Constituição Federal de 1988 que em seu artigo 21 inciso I que estabelece como sendo uma das atribuições da União, enquanto representante da república manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais. Sinteticamente os tratados motivam a disposição, em relação a política externa, competência acerca da matéria internacional sendo capaz de representar o Brasil.

Com intuito de sintetizar o assunto, em linhas gerais, na ocorrência de conflito entre a Constituição Federal e os tratados internacionais, reputa-se o primado da Constituição Federal ainda que a prática possa vir resultar em um inconcesso de caráter internacional. Com base no artigo 5º§2 da Constituição, que determina os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte. Porém há a discussão acerca da matéria em relação aos tratados ratificados pelo Brasil serem considerados como norma supra legal, caracteriza-se como aquela que está acima das leis e abaixo da Constituição federal.

É com base no cenário constitucional atual e na Carta Magna, que acrescenta Flavia Piovesan:<sup>32</sup>

Com base no artigo 102, inciso III, alínea “b” da Constituição Federal que determina que o Supremo Tribunal Federal tem competência para julgar, mediante recurso extraordinário, “as causas decididas em única ou última instância, quando a decisão recorrida declarar a inconstitucionalidade de tratado ou lei federal”, a jurisprudência e a doutrina brasileira acolheram a tese de que os tratados internacionais e as leis federais possuem a mesma hierarquia jurídica, ou seja, os tratados internacionais são incorporado no ordenamento jurídica brasileiro como norma infra-constitucional.

---

<sup>32</sup> PIOVESAN, Flávia. **Direitos humanos e o direito constitucional internacional**. São Paulo: Max Limonad, 2000. Direitos humanos e o direito constitucional internacional. v. 7. São Paulo: Saraiva, 2009.

Desta forma considerando o conflito entre tratados e leis infraconstitucionais pátria, e que ambos estão em níveis de hierarquia equivalentes adota-se, como regra geral, que a lei posterior suprime a lei anterior.

Desta forma, levando-se em consideração que a Convenção de Montego Bay, tratando-se de norma supralegal a qual foi promulgada em 1995, é posterior ao Código penal de 1940, portanto prevalece a convenção com base na teoria do monismo absoluto, uma vez que, trata-se de norma supralegal. Em que pese a discussão entre os posicionamentos acerca da aplicabilidade dos tratados e das leis interna, a jurisprudência vem adotando a teoria da equivalência, quando se tratada de legislação federal e tratados internacionais.

A estrutura da pirâmide de Kelsen no ordenamento jurídico brasileiro, vem para afirmar que a Constituição Federal, acima de tudo, deve ser objeto de respeito porem deve-se pesar que devido a grandes mudanças no mundo contemporâneo do Direito, ainda sim a norma internacional deve ser avaliada e conseqüentemente controlada para que esta venha ser coerente com a sistemática da normativa brasileira.

Ao trazer o direito do mar para a Constituição federal, o legislador visou garantir a importância e a indispensabilidade do direito do mar para a sociedade.

#### **4.2 O poder de executar a perseguição continua segundo a Convenção Montego Bay**

A luz da Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, conforme já lecionado, que expõe acerca do da jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro bem como as normas direitos aplicada ao mar, em seu no artigo 27,e números seguintes, que tais disposições do artigo não irão afetar o direito do Estado costeiro de tomar medidas em prol do seu direito interno, com o objetivo de realizar apreensão e investigação do navio estrangeiro em que percorra o Mar Territorial proveniente de águas interiores.

Nesse diapasão, ainda sobre o mesmo artigo, remonta-se que o Estado costeiro poderá adotar medidas quais sejam elas, de investigação a bordo do navio, com a finalidade dos interesses da navegação e proteção ao estado ribeirinho.

Ademais cumpre informar que o estado costeiro além de investigar e apreender os delitos a bordo de embarcação, poderá também exercer o direito a perseguição, que vem postulado no *caput* artigo 111 da CNUDM<sup>33</sup> e seguintes, o qual dispõe como direito de perseguição ou *hot pursuit*, a medida de coerção exercida em alto mar por um navio de pavilhão diferente do perseguido.

A *hot pursuit* ou direito de perseguição é uma medida coercitiva advinda do direito costumeiro, cuja pratica é anterior as Convenções. O direito de perseguição atinge não só a embarcação, mas também ao tripulante cuja atividade possa vir oferecer perigo ou ameace o estado costeiro.

Diz Eliane Martins<sup>34</sup> que a perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu suas leis e seus regulamentos. Assim a perseguição deverá ter início quando o navio estiver em águas interiores, arquipelágicas, Mar Territorial ou na zona contigua do Estado perseguidor. Só podendo continuar fora do Mar Territorial ou da zona contigua, se assim estiver, caso a perseguição não tiver sido interrompida. Para que seja licita, conforme o artigo 111 da CNUDM III, é necessário que o navio que deu a ordem parar, a um o navio estrangeiro que navega pelo Mar Territorial ou pela zona contígua no momento da referida ordem. Caso o navio estrangeiro se encontre na zona contígua (CNUDM III, art.33), a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada.

O direito de perseguição é aplicado *mutatis mutandis*, ou seja, aquelas infrações realizadas na ZEE, plataforma continental e nas zonas quais constituem ilhas artificiais. Desta forma o direito a perseguição deverá ser praticado com cautela as violações, visto que deverá se basear não só em meras suspeitas, mas em violações graves que possam atingir diretamente o estado costeiro ou o meio ambiente.

Seguindo o artigo em referência, o direito de perseguição finda quando o navio perseguido adentra no Mar Territorial do seu próprio estado ou no mar de outro

---

<sup>33</sup> BRASIL. **Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995**. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 25 outubro 2017.

<sup>34</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 3. ed.v.1, Barueri:Manole, 2008, p. 85.

Estado. Consoante, caso o navio seja parado ou apresado, fora do Mar Territorial e em circunstâncias as quais não justifiquem o exercício do direito de perseguição deverá ser indenizado por qualquer dano que possa ter sofrido em consequência do ato.

Assim o direito de perseguir um navio estrangeiro em alto mar, caso este tenha cometido uma violação das normas do direito vigente nas áreas sob jurisdição do Estado perseguidor, será vigente nas áreas do Estado costeiro.

### 4.3 Casos práticos

A constituição federal em seu artigo 109, inciso IX, estabelece como sendo de competência dos juízes federais, processar e julgar os crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência da Justiça Militar, por sua natureza exclusiva, em que é competente para julgar as ações em que a União, as autarquias, fundações e empresas públicas figurem como autores e/ou réu.

O Código Penal Brasileiro, que também dispõe acerca do mesmo dispositivo determina no seu caput do artigo 5º que a lei brasileira será aplicada sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.

Contudo ao analisar os referidos artigos à luz da Convenção Montego Bay, é notório que existe um conflito, pois esta vai de encontro a Constituição, uma vez que a convenção permite a passagem inocente pelo Mar Territorial de um Estado qual seja signatário, sem o *animus* de ali fixar e preenchendo os requisitos elencados no artigo 17 e seguintes. Por outro lado, a Constituição brasileira estabelece que os navios estrangeiros estão sujeitos a lei brasileira para atos envolvendo o Estado costeiro.

O entrave surge uma vez que, o crime ocorra durante a passagem inocente, via de regra, como já repisado deve-se aplicar a lei do estado da bandeira do navio, porem impende ressaltar que há divergências em relação a decisões brasileiras. Na decisão abaixo, nota-se que o juiz suprimiu o artigo 301 do Código de Bustamante que descreve de uma maneira ampla, que a leis penais não serão aplicadas haja vista autorização da passagem pelo território, bem como acerca dos delitos

cometidos em águas territoriais se este não tem relação com o país e seus habitantes e não perturbam a tranquilidade.

Assim tendo em vista o elemento de conexão nacionalidade em que afirma não ser signatário do país ao referido Código, utilizou-se também do princípio da territorialidade contido no código Penal Brasileiro, a fim de estabelecer o instituto da passagem inocente. Assim nota-se um conflito ao que se refere às leis brasileiras quanto às convenções por ele aceitas. Vejamos:

PENAL. CRIME COMETIDO A BORDO DE NAVIO MERCANTE. APLICAÇÃO DA LEI PENAL BRASILEIRA. CÓDIGO DE BUSTAMANTE. **AO CRIME COMETIDO EM ÁGUAS TERRITORIAIS DO BRASIL A BORDO DE NAVIO MERCANTE, DE OUTRA NACIONALIDADE, SE APLICA A LEI PENAL BRASILEIRA**, AFASTADA A INCIDENCIA DO ART. 301 DO CÓDIGO DE BUSTAMANTE, POR IMPORTAR A SUA PRÁTICA 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 1928.(STJ - RHC: 853 BA 1990/0011171-4, Relator: Ministro DIAS TRINDADE, Data de Julgamento: 12/11/1990, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: DJ 03.12.1990 p. 14330 JTS vol. 20 p. 133 RT vol. 665 p. 353).<sup>35</sup>

Considerando a ausência da publicidade do inteiro teor da decisão supramencionada, levando em consideração o nobre julgado tem-se uma análise prática de Tiago Zanella<sup>36</sup>:

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 Aleramatou 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 estrangeiras, se não têm relação alguma com o país de seus habitantes, nem perturbam a sua tranquilidade.

<sup>35</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça - STJ. RHC 853/BA. Relator: Min. Dias Trindade. Fonte: RT. v.00665. p. 00353. Publicado no DJ de 03.12.1990.

<sup>36</sup> ZANELLA, Tiago V. **jurisdição penal em mar territorial brasileiro**: contributo para a análise da aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o Mar Territorial do Brasil. Ano 2 (2013), nº 14, 17741-17768 / <http://www.idb-fdul.com/> ISSN: 2182-7567 Disponível em: [http://cidp.pt/publicacoes/revistas/ridb/2013/14/2013\\_14\\_17741\\_17768.pdf](http://cidp.pt/publicacoes/revistas/ridb/2013/14/2013_14_17741_17768.pdf). Acesso em: 25 novembro 2017.

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 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.

Destaca-se nessa ótica, sob o entendimento de Ingrid Zanella<sup>37</sup> em que nos crimes ocorridos a bordo de embarcação mercante, salvo exceções, deverá prevalecer a jurisdição do Estado de bandeira salvo exceções quais sejam motivadas pelo fato do Código Penal estabelecer tacitamente que a aplicabilidade deve ocorrer sem que haja prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional; na ocorrência do código Penal Brasileiro ser de 1940 e a CNUDM ser ratificada pelo Brasil em 1988 e apenas promulgada em 1995 encontrando-se como norma posterior; e por fim, devido a questões lógicas, para o Brasil torna-se irreal a possibilidade de fiscalização dos crimes cometidos a bordo de embarcações em passagem, uma vez que tais embarcações não atracam nos portos nem ingressam em águas interiores.

Nesse norte, colhe-se também:

PROCESSUAL PENAL – CRIME PRATICADO POR ESTRANGEIRO CONTRA ESTRANGEIRO, EM NAVIO MERCANTE TAMBÉM ESTRANGEIRO, EM ÁGUAS TERRITORIAIS BRASILEIRAS – COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA BRASILEIRA [...]. 1. **NÃO SENDO O PAIS DA NACIONALIDADE DO PACIENTE, NEM O DA BANDEIRA DO NAVIO ONDE FOI COMETIDO O CRIME, SIGNATÁRIOS DO CÓDIGO INTERNACIONAL PRIVADO (CÓDIGO DE BUSTAMANTE), E INEXISTINDO QUALQUER OUTRA EXCEÇÃO PREVISTA EM TRATADOS, CONVENÇÕES OU NORMAS DE DIREITO INTERNACIONAL, FIRMA-SE A COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA BRASILEIRA PARA O PROCESSO E O JULGAMENTO DA AÇÃO PENAL (CÓDIGO DE BUSTAMANTE, ART. 2; CÓDIGO PENAL BRASILEIRO, ART. 5, PARAG. 2).**<sup>38</sup>

Destaca-se para o caso acima em que se tratando de matéria processual penal que atenta novamente para o posicionamento do julgador tornando competente a Justiça Brasileira para processar e julgar o caso de crime estrangeiro cometido por estrangeiro em águas territoriais, afastando a incidência do Código de Bustamante.

<sup>37</sup> CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; SIQUEIRA, Leonardo Henrique. **A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente.** Universitas Jus, v. 27, 2016, p. 1-9. Disponível em: <http://www.publicaçoesacademicas.uniceub.br/ju/article/view/3852>. Acesso em: 25 outubro 2017.

<sup>38</sup> BRASIL. TRF 1o Região. HC 90.01.06573-2. Relator: Juiz Murat Valadares. Órgão Julgador: Quarta Turma. Fonte: DJ 17 /09 /1990, p. 21208.

Segundo o Código de Processo Penal brasileiro em que descreve em seu artigo 89 acerca dos crimes cometidos em qualquer que seja a embarcação em águas territoriais, que estejam em embarcações nacionais ou em alto mar, deverão ser julgados e processados pela justiça do primeiro porto brasileiro em que tocar a embarcação após o crime.

Assim reitera o que se mantém no artigo 5º bem como ao que se refere os princípios da nacionalidade e da bandeira para fixar a competência do julgamento. Cabe mencionar que apesar de possuir respaldo para solucionar esse tipo de conflito, não houve a aplicação subsidiária do Código de Bustamante, tendo em vista que o país do agente não é signatário.

Nota-se por parte do julgador que o mesmo se mostrou diligente quanto ao fato do país da nacionalidade do paciente, da mesma forma que ao fato da bandeira do navio, onde foi cometido o crime também não ser signatário do código internacional desta forma, na hipótese de algum desses requisitos serem preenchidos, de certo não poderia haver a aplicação da lei brasileira ao caso, devido as ressalvas anuídas pelo Brasil as referidas convenções.

Filia-se neste interim que as decisões acerca do tema vão além da esfera Penal e Processual Penal, como exemplo afere-se decisão do TRF, em que o tema é tratado na esfera administrativa constituindo o auto de infração em que sugere como instrumento jurídico a fim de demonstrar as situações ou fatos ilícitos que o agente constatou. Nesse cerne temos a referida decisão:

ADMINISTRATIVO. AUTO DE INFRAÇÃO. ESTADA IRREGULAR EM TERRITÓRIO NACIONAL. AUTUAÇÃO DA TRIPULAÇÃO MARÍTIMA E DO ARMADOR. LEGITIMIDADE ATIVA. ARTIGO 125, II E VII DA Lei nº 6.815/80. ILEGITIMIDADE E ILEGALIDADE DOS ATOS ADMINISTRATIVOS NÃO DEMONSTRADAS.

1. Os tripulantes marítimos de embarcação estrangeira, autuados por violação ao artigo 125, II, da Lei nº 6.815/80, têm legitimidade ativa para ajuizar demanda objetivando a anulação do ato administrativo.

2. A Lei nº 8.617/93, que trata sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros dispõe, em seu artigo 2º, que a soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo. Tal entendimento já havia previsão na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Montego Bay, Jamaica), de 10 de dezembro de 1982, que define conceitos do direito internacional costumeiro e estabelece os princípios gerais da exploração dos recursos naturais do mar, o qual passou a vigor no Brasil através do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995.

3. Os navios estrangeiros estão sujeitos à jurisdição civil e penal do Estado em cujas águas se encontrem, exceto os navios militares e os de Estado, que gozam de imunidade de jurisdição, e os navios estrangeiros em passagem inocente pelo no mar territorial, definida como passagem contínua, rápida e ordeira (art. 17 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar).

4. A entrada de estrangeiro em território nacional se dará por locais onde houver fiscalização de órgãos competentes dos Ministérios da Saúde, Justiça e Fazenda. Por tal motivo, cabe ao estrangeiro regularizar sua permanência no território nacional. No entanto, estando ele empregado em empresa transportadora, passa a ser do transportador a responsabilidade pela entrada, permanência e retirada de estrangeiros marítimos do território nacional, como se observa no artigo 23 da Lei nº 6.815/80.

5. Esta Corte tem deliberado que apenas em casos de decisão teratológica, com abuso de poder ou em flagrante descompasso com a Constituição, a lei ou com a orientação consolidada de Tribunal Superior ou deste tribunal justificaria sua reforma pelo órgão ad quem, em agravo de instrumento, sendo certo que o pronunciamento judicial impugnado não se encontra inserido nessas exceções.

6. Agravo de instrumento conhecido e provido em parte.(TRF-2 - AG: 201102010032568, Relator: Desembargador Federal JOSE ANTONIO LISBOA NEIVA, Data de Julgamento: 05/10/2011, SÉTIMA TURMA ESPECIALIZADA, Data de Publicação: 17/10/2011).<sup>39</sup>

Diante da decisão acima apresentada, apesar de possuir natureza administrativa é imprescindível destacar em seu teor didático, uma vez que conceitua critérios estabelecidos pela Constituição Brasileira acerca dos princípios da nacionalidade e da territorialidade, “peças chaves” para entender a preocupação do legislador quanto a necessidade de tutelar o Mar Territorial, e conseqüentemente expandir a noção de Estado, levando a este, a jurisdição, em seus aspectos variados.

O artigo 125, incisos II e VII da Lei nº 6.815/80 que define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, o qual criou o conselho nacional de imigração que dispõe acerca da estadia no território nacional bem como o emprego ou manter a seu serviço, estrangeiro em situação irregular ou impedido de exercer atividade remunerada. A importância de tal artigo no entendimento do julgado traz à tona a responsabilidade de levar ao conhecimento do sujeito passivo infrator os atos, situações ou fatos ilícitos que o agente fiscal constatou, em sua atividade fiscalizadora.

Do mesmo modo, a nobre decisão detém caráter patriótico, nacionalista, quando firma a necessidade de proteção dos ditos bens da União, referidos como

---

<sup>39</sup> BRASIL. Tribunal Regional Federal. 2º Região, AG nº 201102010032568, Rel. Des. Federal José Antônio Lisboa Neiva, publicado no DJ de 17/10/2011.

sendo as riquezas naturais encontradas no solo e subsolo, mister ao tratar-se da hipótese das plataformas de extração de petróleo, concentradas no litoral, em especial na Bahia de Guanabara, apresentando o respaldo legal através do decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995.

Posteriormente o julgador utiliza-se da Lei nº 8.617/93 que dispõe acerca do Mar Territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira, para esclarecer acerca da soberania do Brasil no delito escrito na decisão.

Assim no Mar Territorial, se manifestam os mais diversos tipos de exercício do Estado, seja no critério puro de conceituação através da carta magna, como nas searas penais, trabalhistas e no caso listado, administrativo, perpetuando o conceito de onipresença estatal, afastando a ideia de autotutela, possuindo textos claros quanto a segurança de seus bens jurídicos.

Adiante, é justo relembrar a pequena diferenciação que ocorre quando se trata das hipóteses de embarcações no Mar Territorial, as embarcações de caráter militar e diplomática possuem imunidade quanto aos atos infracionais em que nela ocorrerem, sendo dessa forma a extensão territorial do país da bandeira.

Por outro lado, a diferenciação do critério de aplicabilidade do Código de Bustamante é o ponto em que ocorre a discordância doutrinaria, sendo a embarcação estrangeira, o que irá determinar a competência é o fato do país ser ou não, signatário da convenção; em caso em que este seja, a competência será transferida ao país da bandeira da embarcação, nos casos em que o país não adote o Código, fica firmada a competência Brasileira.

Por fim, resta claro que na decisão que o magistrado encontrou apoio novamente na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em seu artigo 17 o qual dispõe acerca dos navios de qualquer Estado os quais gozarão de direito de passagem inocente, porém tal convenção não trata de assuntos relacionados a estadia do estrangeiro no território brasileiro.

## 5 CONCLUSÃO

Inicialmente, a pesquisa do teor abordado foi tarefa complexa, em que pese o Direito marítimo e o Direito Penal brasileiro ainda apresentar muitas divergências e incertezas quando se trata de Soberania e Jurisdição Estatal no que se refere ao ambiente marinho e o que o compõe. Buscou o pesquisador apoiar-se diante dos autores que tratam especificamente do tema Direito Marítimo levando em consideração o viés penalista pertinente.

Não é recente que as discussões acerca das normas internacionais venham causando insegurança no ordenamento jurídico pátrio, demonstrada de maneira prática nos julgados e jurisprudências, os quais acabam se tornando espelho dos efeitos, da globalização. Assim para que possa enxergar uma possível solução nos casos de crimes cometidos em embarcação estrangeira que ocorram no Mar Territorial, é imprescindível que haja um estudo analítico do ocorrido, desde o tipo da embarcação quanto ao lugar do crime, incluindo situações específicas qual seja o direito de passagem inocente.

Nesse íterim nota-se que o direito vem exigindo multidisciplinaridade dentro da própria ciência exigindo uma cosmovisão diante da especificidade de determinados casos. O ambiente marinho sempre esteve inserido no contexto comercial do homem, pois, como sabido, era através do mar que as atividades mais importantes eram exercidas. Nesse diapasão que surge a necessidade de regular as atividades exercidas no mar e pelo mar, bem como criar um Direito voltado para disciplinar tal ambiente. É nesse sentido que o Código comercial de 1850 ainda é vigente em nosso ordenamento, sendo indispensável que os operadores de direito considerem a importância do referido código, entretanto, de maneira ajustada às novas vertentes trazidas pela globalização que interferem sobremaneira na aplicação do direito.

A dinâmica dessas adaptações podem ser sintetizada na ideia de que deve prevalecer a perspectiva material em face da perspectiva formal da norma, de modo a contribuir com a aplicação do direito na realidade fática dentro do ambiente marítimo. Assim, o presente trabalho buscou analisar através de casos práticos que na ocorrência de crimes cometidos a bordo de embarcações estrangeiras no Mar

Territorial, restou constatado que a singularidade de cada situação fática demandara estudo casuístico. Dentro dessa perspectiva foram elencadas as seguintes hipóteses: nos casos de embarcação estrangeira signatária dos tratados internacionais que se encontre no Mar Territorial, aplica-se a jurisdição do estado de bandeira; nos casos de embarcação estrangeira não signatária dos tratados internacionais que se encontre no Mar Territorial, aplica-se a jurisdição do Estado Costeiro e, por fim, as embarcações que estejam em direito de passagem inocente, conforme já repisado ao longo do trabalho, embora o país da bandeira seja signatário dos tratados e Convenções e o crime ameace o estado deverá ser aplicada a lei do Estado Costeiro.

Assim, considerando a análise do tema e das suas vertentes, mostrou-se evidente que cada caso deverá ser estudado minuciosamente afim de determinar com maestria qual ordenamento deverá ser aplicado, porém o panorama atual no Brasil aplica-se as convenções internacionais sobre o tema em detrimento do que dispõe a legislação nacional, em razão dos tratados serem posteriores as leis internas, os textos internacionais prevalecem em decorrência de sua modalidade suprallegal.

Nesse sentido restou claro que a aplicação da lei penal e do poder de jurisdição que o estado costeiro exerce no Mar Territorial do Brasil é regido pelo princípio da lei do pavilhão, aplica-se a lei do Estado de bandeira nos casos dos crimes cometidos na referida zona marítima.

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 no Mar Territorial.

## 6 REFERÊNCIAS

ASÚA, Luis Jiménez. **La ley y el delito**: princípios de derecho penal. Buenos Aires: Sudamericana, 1958.

AZAMBUJA, Darcy. **Teoria geral do Estado**. Globo Livros, 2008.

AZEVEDO, Marcelo André de; SALIM, Alexandre. **Direito penal**: Parte geral. Salvador: Editora Juspodivm, 2015.

BETTIOL, Giuseppe. **Derecho penal**: Parte general. G. Priulla Editore, 2013.

BRANDÃO, Cláudio. **Curso de direito penal**: Parte geral. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. de 05 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 25 novembro 2017.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça – STJ. **RHC 853/BA**. Relator: Min. Dias Trindade. Fonte: RT.v.00665. p. 00353. Publicado no DJ de 03.12.1990.

\_\_\_\_\_. Tribunal Regional Federal. 2o Região. **AG no 201102010032568**. Rel. Des. Federal Jose Antônio Lisboa Neiva, publicado no DJ de 17/10/2011.

\_\_\_\_\_. Tribunal Regional Federal. 1o Região. **HC 90.01.06573-2**. Relator: Juiz Murat Valadares. Órgão Julgador: Quarta Turma. Fonte: DJ 17 /09 /1990, p. 21208.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 1.530**, DE 22 DE JUNHO DE 1995, Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 25 outubro 2017.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 18.871**, DE 13 DE AGOSTO DE 1929. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18871-13-agosto-1929-549000-publicacaooriginal-64246-pe.html>. Acesso em: 25 outubro 2017.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 2.848**, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940. Código Penal Brasileiro. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm)> Acesso em: 25 outubro 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar nº 136**, de 25 de agosto de 2010. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm) . Acesso em: 25 outubro 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar nº 97**, de 9 de junho de 1999. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm). Acesso em: 25 outubro 2017.

BUSATO, Paulo César. **Direito penal**. Grupo Gen. São Paulo: Atlas, 2016.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de direito marítimo sistematizado - Direito material e processual**. 1. ed. Curitiba: Juruá, 2017. v. 100.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; SIQUEIRA, Leonardo Henrique. **A problemática na definição da jurisdição penal para os crimes cometidos a bordo de embarcação mercante em passagem inocente**. Universitas Jus, v. 27, p. 1-9, 2016. Disponível em: <http://www.publicaçõesacademicas.uniceub.br/ju/article/view/3852>. Acesso em: 25 novembro 2017.

\_\_\_\_\_. **Direito constitucional marítimo: o acesso à justiça no Tribunal Marítimo e seus princípios constitucionais processuais**. Curitiba: Juruá, 2011.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito Penal I**. 16. ed. São Paulo: Editora Forense, 2008.

CASELLA, Paulo Borba; SILVA, G. E. do Nascimento. **Manual de direito internacional público**. São Paulo: Saraiva, 2012.

GRECCO, Rogério. **Curso de direito penal: parte geral**. Rio de Janeiro: Impetus, 2011.

GRISPIGNI, Filippo. **Derecho penal italiano: las normas penales sinteticamente consideradas**. Buenos Aires: Depalma, v. 1, 1949.

MACHADO, Paulo Affonso Leme Machado. **Direito ambiental brasileiro**. 9 ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 3. ed. v.1. Barueri: Manole, 2008.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Tribunal penal internacional e o direito brasileiro**. São Paulo: Premier Máxima, 2005.

\_\_\_\_\_. O Tribunal Penal Internacional: integração ao direito brasileiro e sua importância para a justiça penal internacional. **Revista de Informação Legislativa**. Rio de Janeiro, v. 164, n. ano 100, p. 157-178, 2004. Disponível em: <http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:redede.virtual.bibliotecas:revista:1964;000348650> Acesso em: 25 novembro 2017.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**. Rio de Janeiro: Editora Método, 2015.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos humanos e o direito constitucional internacional**. São Paulo: Max Limonad, 2000. Direitos humanos e o direito constitucional internacional. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2009.

REZEK, José Francisco. **Direito internacional público: curso elementar**. 10. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2005.

SANTOS, Juarez Cirino dos. **Direito penal: parte geral**. Rio de Janeiro: ICPC editora Ltda., 2006

SANTOS, Theophilo de Azevedo. **Direito da navegação**. Rio de Janeiro: Forense, 1964,

ZANELLA, Tiago V. **Jurisdição penal em mar territorial brasileiro: contributo para a análise da aplicação da lei penal e poder jurisdicional sobre o Mar Territorial do Brasil**. Ano 2 (2013), nº 14, 17741-17768 / <http://www.idb-fdul.com/> ISSN: 2182-7567 Disponível em:[http://cidp.pt/publicacoes/revistas/ridb/2013/14/2013\\_14\\_17741\\_17768.pdf](http://cidp.pt/publicacoes/revistas/ridb/2013/14/2013_14_17741_17768.pdf). Acesso em: 25 novembro 2017.