



## **Empresas de Segurança Privada a bordo de navios: o Documento de Montreux num contexto marítimo**

MARIA MADRUGA DE MEDEIROS  
Mestre em Direito Internacional e Europeu

### **RESUMO**

O aumento dos ataques de pirataria e roubo armado tem levado ao crescimento da contratação de empresas de segurança privada (ESP) para proteção dos navios, mercadoria e tripulação. No entanto, a presença de guardas armados a bordo dos navios origina alguns problemas jurídicos. A ausência de um tratado internacional específico sobre as ESP que prestem segurança a bordo de navios, juntamente com a circunstância de um navio poder estar em contato com várias jurisdições, origina dúvidas sobre como poderão os Estados melhor regulamentar estas empresas e fazer cumprir o Direito Internacional aplicável. Assim, este artigo, que é a versão curta da dissertação com o mesmo título, da minha autoria, tem como objetivo perscrutar o quadro normativo internacional e perceber quais as obrigações jurídicas internacionais aplicáveis aos Estados, relativamente ao uso de ESP em ambiente marítimo. A delimitação daquelas obrigações requer uma reflexão sobre a adaptação das definições e obrigações do Documento de Montreux (DM) para o

contexto marítimo e a análise dos instrumentos internacionais vinculativos (*hard law*) e não vinculativos (*soft law*) relevantes para esta matéria. Sobre esta matéria, é possível encontrar obrigações legais internacionais dos Estados, embora não de forma tão exaustiva como se encontram no Documento de Montreux.

### **PALAVRAS-CHAVE**

Empresas de Segurança Privada; Documento de Montreux; Direito Internacional; Direito do Mar; Pirataria; Roubo armado no mar

### **ABSTRACT**

The increase of piracy and armed robbery attacks has led to the growth of the hiring of private security companies (PSC) to protect ships, merchandise and crew. However, the presence of armed guards on board ships gives rise to some legal problems. The absence of a specific international treaty on PSCs that provide security on board ships, coupled with the fact that a ship may be in contact with various jurisdictions during its navigation raises questions about how States can regulate these companies and enforce the applicable international law. Thus, this article, that is the short version of the dissertation written by me with the same name, aims to examine the international regulatory framework and to understand the international legal obligations applicable to States regarding the use of PSC in the maritime environment. The delimitation of those obligations requires a reflection on the adaptation of the Montreux Document definitions and obligations to the maritime context and the analysis of the international binding (*hard law*) and non-binding (*soft law*) instruments relevant to this matter. Relevant international legal obligations of States can be found on this matter, although not as exhaustively as found in the Montreux Document.

### **KEYWORDS**

Private Security Companies; Montreux Document; International Law; Law of the sea; Piracy; Armed robbery at sea

## INTRODUÇÃO

O aumento dos ataques de piratas nas zonas de grande fluxo marítimo tem levado os armadores a recorrer a empresas de segurança privadas (ESP) para protegerem destes ataques os navios, a tripulação e a mercadoria. No entanto, estas empresas, quando têm profissionais embarcados, encontram-se sujeitas a diferentes jurisdições – que podem, em certas situações, competir entre si –, em particular à do Estado de bandeira do navio, mas também eventualmente à do Estado costeiro e à do Estado do porto, para além do Estado de sede da empresa. Contudo, estes diferentes Estados não têm, frequentemente, as mesmas opções legislativas, nomeadamente sobre os requisitos que as ESP devem cumprir, o armazenamento e manuseamento de armas de guerra a bordo, ou até sobre a possibilidade de embarque de guardas armados privados para proteção do navio. Muitas vezes, nem sequer têm legislação específica e adequada direcionada para esta matéria, para além da diminuta capacidade de a fazer cumprir quando ela exista.

Ao nível internacional, não existe nenhum tratado internacional sobre a atividade destas empresas. Isto não quer dizer que estas empresas atuam num vazio legal. Existem instrumentos internacionais vinculativos (*hard law*) e não vinculativos (*soft law*) que proporcionam um quadro regulatório, mesmo se difuso, impondo obrigações aos Estados e estabelecendo boas práticas para a regulação, monitorização e responsabilização das ESP e dos seus agentes que prestam serviços de segurança a bordo de navios. Contudo, este quadro normativo não é claro, o que tem propiciado debates ao nível internacional sobre a responsabilidade dos Estados envolvidos e sobre a atuação destas empresas.

O Documento de Montreux (DM)<sup>1</sup> procura dar resposta a estas preocupações e clarificar o Direito Internacional aplicável. O DM, que não é vinculativo quanto às obrigações pertinentes de Direito Internacional aplicáveis às Empresas Militares e de Segurança Privada (EMSP), compila, de forma explicativa, um conjunto de obrigações internacionais e boas práticas aplicáveis aos Estados que tenham alguma relação com este tipo de empresas. Foi, contudo, inicialmente pensado para EMSP que operem em contextos de conflito armado em terra. Deste modo, e com a franca expansão do mercado da segurança privada em ambiente marítimo, foi recentemente sentida a necessidade e notada a relevância de interpretar e aplicar o DM ao contexto marítimo<sup>2</sup>. Existem três fatores que apoiam a aplicação do DM no contexto marítimo<sup>3</sup>. Primeiro, o DM pode ser aplicável ao tempo de paz<sup>4</sup>. Segundo, a definição de EMSP consegue abranger o contexto marítimo, isto é, são definidas como empresas privadas todas aquelas que oferecem serviços de segurança, independentemente de como se qualificam e da área geográfica em que prestam os seus serviços<sup>5</sup>. Por último, o próprio DM inclui um comentário onde refere que

---

<sup>1</sup> Documento de Montreux sobre Obrigações Legais Internacionais Pertinentes e Boas Práticas para os Estados Relacionadas com as Operações de Empresas Militares e de Segurança Privada durante um Conflito Armado.

<sup>2</sup> Para tal, foi criado, no seio do Fórum do Documento de Montreux, o MWG que tem como objetivo principal a análise da relevância do DM para a segurança marítima.

<sup>3</sup> COITO, Joel Christopher, “Pirates vs. Private Security: Commercial Shipping, the Montreux Document, and the Battle for the Gulf of Aden”, p. 196.

<sup>4</sup> DM, Explanatory Comments, p. 32,

<sup>5</sup> COITO, “Pirates vs. Private...”, p. 196; DM, Prefácio, ponto 9, a).

pode ser usado como guia prático para EMSP que prestem os seus serviços a bordo de navios mercantes<sup>6</sup>.

Assim, este artigo, sendo a versão curta da dissertação com o mesmo título, da minha autoria, tem como objetivo principal perscrutar o quadro normativo internacional e perceber quais as obrigações jurídicas internacionais aplicáveis aos Estados relativamente ao uso de ESP em ambiente marítimo e, ao mesmo tempo fazer uma adaptação dos termos do DM para o contexto marítimo.

## **1. APLICAÇÃO DE CONCEITOS DO DOCUMENTO MONTREUX AO MAR**

### **1.1. O CONCEITO DE EMPRESAS MILITARES E DE SEGURANÇA PRIVADA**

O DM pode auxiliar na identificação de normas pertinentes para as ESP a bordo dos navios. Para isso, é necessário entender de que forma os conceitos utilizados naquele documento poderão ser adaptáveis ao contexto marítimo e às ESP a bordo dos navios.

O DM define a EMSP como uma entidade privada que oferece serviços militares e/ou de segurança, independentemente de como se descrevam a si próprias<sup>7</sup>. Neste caso, teremos de observar as características destas empresas no mar de modo a encontrar as diferenças e as similitudes.

<sup>6</sup> DM, Explanatory Comments, p. 39; COITO, “Pirates vs. Private ...”, p. 197.

<sup>7</sup>DM, Prefácio, ponto 9.4.

Estas empresas são contratadas para proteger os navios mercantes quando o Estado competente não tem meios suficientes para assegurar esta proteção<sup>8</sup>. Sendo assim, estas empresas não disponibilizam serviços militares (não são contratadas para conduzir hostilidades), oferecendo somente serviços de segurança (incluindo funções logísticas e administrativas<sup>9</sup>) que têm como objetivo a defesa contra atacantes. Podemos então designar estas empresas como Empresas de Segurança Privada no âmbito marítimo/ a bordo de navios<sup>10</sup>. Esta definição tem a vantagem de abranger tanto empresas de segurança privadas que atuam somente no mar como também as que atuam em terra e no mar.

## 1.2. O CONCEITO DE ESTADO CONTRATANTE

O termo “Estado Contratante” é definido pelo DM como o Estado que contrata diretamente os serviços das EMSP<sup>11</sup>. Aqui, pode-se notar que está assente a ideia de que é um Estado e não uma entidade privada que contrata os serviços de uma EMSP. No contexto marítimo, geralmente são entidades privadas, nomeadamente os

<sup>8</sup> PETRIG, Anna “Looking at the Montreux Document from a Maritime Perspective.”, p. 3.

<sup>9</sup> MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security”, 2019, p.4.

<sup>10</sup> Na língua inglesa estas empresas poderão ser nomeadas como Private Maritime Security Companies (PMSC), mudando simplesmente a palavra correspondente à sigla “M” de “military” para “maritime”. PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 3.

<sup>11</sup> Prefácio DM, ponto 9, alínea c).

armadores, que contratam as ESP<sup>12</sup>. Assim, existem duas opções para redefinir o termo “Estados Contratantes” de forma a adaptá-lo ao contexto marítimo.

A primeira é interpretar o termo “Estado Contratante” como sendo o Estado onde a entidade privada contratante de uma ESP tem uma ligação jurídica estreita, ou seja, uma conexão genuína com base nos elementos território ou nacionalidade<sup>13</sup>.

A segunda seria olhar para o conceito de “Estado Contratante” como equivalente a uma entidade privada com a obrigação de respeitar os direitos humanos<sup>14</sup>. Esta responsabilidade poderia ter por base os Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos do Conselho dos Direitos Humanos das Nações Unidas<sup>15</sup>. Como fator de sustentação desta opção, pode-se indicar que o DM refere que as boas práticas para os Estados Contratantes podem também servir para outros clientes das EMSP, como organizações internacionais, ONGs e empresas<sup>16</sup>, podendo assim enquadrar as entidades privadas como destinatárias destas boas práticas<sup>17</sup>.

Para o efeito, a primeira opção parece ser a mais realista, pelas dificuldades inerentes à aplicação direta do Direito Internacional às empresas. Um Estado tem a obrigação de regulamentar certas atividades das empresas sediadas no seu território de modo a cumprir as suas obrigações de Direito Internacional e de Direitos Humanos<sup>18</sup>.

---

<sup>12</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 15.

<sup>13</sup> *Idem*.

<sup>14</sup> *Idem*.

<sup>15</sup> *Idem*, p. 16.

<sup>16</sup> DM, Parte II, p. 16.

<sup>17</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 16–17.

<sup>18</sup> *Idem*, p. 15.

Aliás, esta obrigação pode ser retirada da declaração 4, da Parte I do DM<sup>19</sup>. Deste modo, os Estados Contratantes poderiam estabelecer uma legislação direcionada para a determinação dos serviços das ESP, para os processos e critérios de seleção e até para o estabelecimento de cláusulas obrigatórias para as entidades privadas contratantes de ESP. As Boas Práticas 1 a 18, da Parte II do DM, poderiam servir de guia para esta legislação. Os Estados também têm a obrigação de investigar e julgar violações de Direito Internacional, provocadas por empresas sediadas no seu território. Esta obrigação também está indicada na declaração 6, da Parte I do DM, podendo ser transferida para o contexto marítimo. O Estado contratante poderá, ainda, delimitar a sua jurisdição penal e civil, na legislação nacional, por atos praticados pelas ESP e pelos seus profissionais, seguindo as Boas Práticas 19 e 20 do DM.

### 1.3. O CONCEITO DE ESTADO TERRITORIAL

O DM define o Estado territorial como sendo o Estado em cujo território as EMSP operam<sup>20</sup>.

No entanto, no contexto marítimo, esta definição não parece adequada, pois os navios não são partes do território do Estado cuja bandeira o navio arvora<sup>21</sup>. O termo “território” deve então ser interpretado, neste contexto, como jurisdição, isto é, a

---

<sup>19</sup> *Idem.*

<sup>20</sup> *Idem*, p. 5.

<sup>21</sup> *Idem.*



competência para exercer funções legislativas, executivas e judiciais<sup>22</sup>. Assim, no contexto marítimo, o Estado territorial será o Estado em cuja jurisdição uma ESP opera<sup>23</sup>.

Ora, o termo Estado territorial aplicado no contexto marítimo é mais complexo do que parece. Os guardas das ESP operam em navios que passam por várias áreas marítimas diferentes (alto mar, mar territorial, estreitos internacionais...) e, no Direito do Mar, nomeadamente na CNUDM, existem diferentes regras referentes à jurisdição de um Estado sobre um navio, dependendo da área marítima onde este se encontra<sup>24</sup>. Assim, a noção de Estado territorial no contexto marítimo pode abranger três tipos de Estados: Estado de bandeira, Estado costeiro e Estado do porto<sup>25</sup>.

### 1.3.1. JURISDIÇÃO EM GERAL

Em primeiro lugar, é necessário ter em conta que o artigo 91.º, n.º 1, da CNUDM refere que os navios devem possuir a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar, havendo a obrigação de existência de um vínculo substancial entre o Estado e o navio. Assim sendo, os navios devem submeter-se à jurisdição

---

<sup>22</sup> *Idem.*

<sup>23</sup> *Idem*, p. 5.

<sup>24</sup> FABRIS, Daniele, “Crimes Committed at Sea and Criminal Jurisdiction: Current Issues of International Law of the Sea Awaiting the ‘Enrica Lexie’ Decision”, p. 14.

<sup>25</sup> MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security” 29.11.2018, p, 2; PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 5–6.

exclusiva do Estado de bandeira quando localizados no alto mar, de acordo com o artigo 92.º da CNUDM, tendo os Estados a obrigação de exercer esta jurisdição<sup>26</sup>. Tal implica a obrigação de assegurar que os seus navios não praticam atividades criminosas e a obrigação primária de manter a segurança no mar<sup>27</sup>.

Seguindo esta linha, a um navio protegido por uma ESP, quando transita no alto mar, é aplicável a jurisdição do Estado de bandeira, sendo este, na perspetiva do DM, o Estado Territorial<sup>28</sup>.

Por sua vez, nas outras áreas marítimas (mar territorial e porto), a jurisdição do Estado de bandeira poderá em certos aspetos ser concorrente com a de outros Estados (costeiro e do porto)<sup>29</sup>.

Esta concorrência de jurisdições entre Estados afeta a determinação do Estado responsável pelo cumprimento de certas Boas Práticas previstas no DM, para o Estado Territorial, num contexto marítimo. Deste modo, proceder-se-á a uma reflexão sobre a adaptação das Boas Práticas 44, 49 e 43 ao contexto marítimo.

No DM, a Boa Prática 44 refere que o Estado Territorial deve criar regras sobre a posse de armas pelos profissionais das EMSP. A Boa Prática 43 do DM indica que o Estado Territorial deve estabelecer regras quanto ao uso da força e de armas pelos guardas das EMSP. De acordo com a Boa Prática 49 do DM, os Estados Territoriais

<sup>26</sup> GUEDES, Armando M. Marques, *Direito do Mar*, p. 193. SCHECHINGER, Jessica N.M. “Responsibility for Human Rights Violations Arising from the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel against Piracy. Re-Emphasizing the Primary Role and Obligations of Flag States”, p. 9.

<sup>27</sup> SCHECHINGER, “Responsibility for Human...”, p. 9.

<sup>28</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 6.

<sup>29</sup> *Idem*. WILLIAMS, Simon O., “Maritime Security: State Jurisdiction Over PCASP”, p. 3–4.

devem incluir na sua jurisdição os crimes de Direito Internacional e nacional cometidos por EMSP e pelo seu pessoal e, além disso, prever a responsabilidade criminal das pessoas coletivas por crimes cometidos pelas EMSP, de acordo com o sistema legal nacional do Estado Territorial.

### **1.3.2. REGULAÇÃO DA POSSE DE ARMAS, DO USO DA FORÇA E DA RESPONSABILIDADE CRIMINAL DOS PROFISSIONAIS DAS EMPRESAS DE SEGURANÇA PRIVADA**

#### **1.3.2.1. JURISDIÇÃO DOS ESTADOS DE BANDEIRA**

Os navios no alto mar estão submetidos à jurisdição exclusiva do Estado de bandeira, de acordo com o artigo 92.º, n.º 1, da CNUDM. Desta norma pode retirar-se que o Estado de bandeira é o principal responsável pela regulação da posse de armas e do uso da força e a sua jurisdição abrange a responsabilidade criminal por factos que aconteçam dentro de um navio que arvora a sua bandeira<sup>30</sup>.

Quanto à posse de armas, pode acrescentar-se que o artigo 94.º, n.º 3, da CNUDM enuncia os deveres dos Estados de bandeira, especificando algumas das medidas que podem ser tomadas. Entre estas medidas figura o “equipamento e condições de navegabilidade do navio”, dentro das quais se pode enquadrar a

---

<sup>30</sup> HONNIBALL, Arron N., “The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-Active Port States?”, p. 505.

regulação da posse das armas<sup>31</sup>. Assim, o Estado de bandeira é obrigado, pela CNUDM, a regular a posse de armas nos navios que arvoram a sua bandeira<sup>32</sup>.

Deste modo, o Estado de bandeira pode criar um sistema de autorizações e licenças para a atuação das ESP a bordo dos seus navios, controlando, assim, o profissionalismo e o respeito pelos direitos humanos e legislação nacional. As Boas Práticas 24 – 42 do DM podem servir como guia para a criação destes sistemas.

No entanto, em todas estas matérias, assim que o navio entra no mar territorial ou no porto de um Estado terceiro, a sua jurisdição concorre com a dos Estados costeiros e do porto.

### **1.3.2.2. JURISDIÇÃO DOS ESTADOS COSTEIROS**

As leis e regulamentações do Estado costeiro que poderão afetar os navios que passam pelo seu mar territorial inserem-se no regime da passagem inofensiva, previsto no artigo 21.º da CNUDM.

De acordo com o artigo 17.º da CNUDM, salvo disposição em contrário, os navios de qualquer Estado têm o direito de proceder à passagem inofensiva pelo mar territorial de outro Estado. Uma passagem é considerada inofensiva quando não é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro (artigo 19.º da CNUDM). No n.º 2

<sup>31</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 8.

<sup>32</sup> *Idem*, p. 6. WILLIAMS, Simon O., “Maritime Security: State Jurisdiction Over PCASP”, p. 2.

do artigo 19.º da CNUDM está indicada uma lista de atividades consideradas prejudiciais à paz, boa ordem ou segurança para o Estado costeiro.

Importa assim perceber, em primeiro lugar, se a presença de agentes armados e o uso da força a bordo de um navio estrangeiro que passa pelo mar territorial do Estado costeiro poderá ser considerada passagem inofensiva, por confronto com as situações pertinentes descritas no n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM.

Assim, considera-se como atividade prejudicial “qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo” (alínea b) do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM). Não está impedida a simples presença de guardas armados, visto que os termos “exercício” e “manobra” requerem algum tipo de atividade, não abrangendo a mera posse de armas<sup>33</sup>. Estas noções também não incluem o uso de armas em legítima defesa, visto que pressupõem uma atividade hostil. A legítima defesa não é uma atividade hostil, nestes termos, não é de iniciativa, mas sim de resposta<sup>34</sup>.

Também é considerado prejudicial “o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave”, seja estatal ou civil<sup>35</sup> (alínea e)). Assim, a passagem de um navio, no mar territorial de um Estado terceiro, com uma ESP a bordo que atue com uma aeronave, será considerada prejudicial<sup>36</sup>.

O “embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do

<sup>33</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 681.

<sup>34</sup> *Idem*.

<sup>35</sup> *Idem*.

<sup>36</sup> *Idem*, p. 681–682.

Estado costeiro” é, igualmente, considerado uma atividade prejudicial (alínea g)). Assim, o embarque ou desembarque de armas, por uma ESP, no mar territorial de um Estado terceiro constitui uma atividade prejudicial, só podendo ser desenvolvida de acordo com as leis deste Estado<sup>37</sup>.

Por último, é considerada prejudicial “qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem” (alínea I)). Daqui decorre que a lista do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM não pretende ser exaustiva, dando assim grande margem para o Estado costeiro determinar se certas atividades são ou não inofensivas<sup>38</sup>.

Neste contexto, a alínea I) do n.º 2 do artigo 19.º, mesmo interpretada em conjunto com o n.º 1 do mesmo artigo<sup>39</sup>, não impede que os Estados costeiros considerem a simples posse de armas e o uso de armas em legítima defesa como prejudicial à paz, boa ordem ou segurança<sup>40</sup>. Estes são termos muito ambíguos e adaptam-se a qualquer interpretação que os Estados queiram dar<sup>41</sup>. Os Estados podem, a partir do artigo 19.º, n.º 1, alínea I), da CNUDM, considerar qualquer posse de armas ou o uso da força em legítima defesa como prejudicial. É o que na realidade acontece, pois muitos Estados costeiros regulam e proíbem o uso de armas nos navios mercantes

<sup>37</sup> *Idem*, p. 682.

<sup>38</sup> HAKAPÄÄ, Kari, “Innocent Passage”, § 7.

<sup>39</sup> PETRIG, Anna “The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates.”, p. 682–83.

<sup>40</sup> WILLIAMS, “Maritime Security ...” p. 4; AGYEBENG, Kissi, “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea,” p. 21.

<sup>41</sup> AGYEBENG, “Theory in Search...”, p. 20.

que passam pelas suas águas territoriais<sup>42</sup>, limitando assim, mesmo que indiretamente, o uso da força em legítima defesa. Acresce que os pressupostos da legítima defesa variam de Estado para Estado, logo uma situação pode ser avaliada pelo Estado de bandeira como de legítima defesa, mas ser considerada pelo Estado costeiro como abuso de legítima defesa (uso excessivo da força), o que faz com que a passagem do navio seja prejudicial, nos termos do artigo 19.º, n.º 1, alínea b), da CNUDM.

Resumindo, a passagem de um navio com guardas armados a bordo pelo mar territorial de um Estado costeiro pode ser considerada prejudicial, se houver uso de armas (sem ser em legítima defesa), atividade que envolva aeronaves, embarque e desembarque de armas e qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem, de acordo com o artigo 19.º, n.º 2, da CNUDM.

Ainda assim, se o Estado costeiro considerar a posse de armas como uma atividade inofensiva, é necessário ter em conta que este pode adotar leis e regulamentos sobre o direito de passagem inofensiva, estando autorizado pela CNUDM a regular as matérias descritas no artigo 21.º, n.º 1, da CNUDM<sup>43</sup>. A alínea deste artigo que parece ser pertinente quanto à matéria da presença de guardas armados num navio mercante, é a alínea h)<sup>44</sup>. Esta autoriza o Estado costeiro a regulamentar a “prevenção

<sup>42</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 685.

<sup>43</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 9.

<sup>44</sup> O termo “segurança da navegação”, na alínea a) do n.º 1 do artigo 21.º da CNUDM, refere-se à construção, equipamento, condições de trabalho e navegabilidade do navio, não podendo ser aqui incluído a presença de guardas armados de ESP. Ainda assim, esta alínea não deixa de ser relevante quanto aos requisitos de construção de um navio com ESP e quanto às condições de trabalho dos guardas. ILC, “Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries”, artigo 34.º, p. 280. PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 10.

das infrações às leis e regulamentos aduaneiros...”, podendo ser aqui incluídas as leis e regulamentos aduaneiros sobre armamento<sup>45</sup>.

Ainda dentro da matéria da regulamentação da passagem inofensiva pelo Estado costeiro, cabe referir o disposto no n.º 2 do artigo 21.º da CNUDM. De acordo com esta norma, é proibido ao Estado costeiro regulamentar o “projeto, construção, tripulação ou equipamento de navios estrangeiros, a não ser que se destinem à aplicação de regras ou normas internacionais geralmente aceites”. Não existem regras internacionalmente aceites sobre a posse e uso de armas por guardas privados num navio mercante<sup>46</sup>. Das quatro áreas indicadas neste artigo, a presença de guardas armados num navio mercante parece inserir-se na área da “tripulação”<sup>47</sup>. Ora, a lógica por detrás da proibição de um Estado costeiro regulamentar a tripulação de um navio, e as outras matérias indicadas no artigo, é proteger a integridade da navegação marítima global pois, se a um Estado costeiro fosse permitido emitir regulamentação aplicável à tripulação dos navios que passam no seu mar territorial, isto haveria de limitar a liberdade de navegação<sup>48</sup> e dificultaria o direito de passagem inofensiva (artigo 24.º, n.º 1, alínea a), da CNUDM).

<sup>45</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 10.

<sup>46</sup> *Idem*, p. 9.

<sup>47</sup> *Idem*.

<sup>48</sup> KLEEMOLA-JUNTUNEN, Pirjo, “The Right of Innocent Passage: The Challenge of the Proliferation Security Initiative and the Implications for the Territorial Waters of the Åland Islands,” p. 254; *Idem*.



Seguindo esta linha, a proibição abrange a imposição de requisitos relativos à tripulação que o navio não pode ajustar quando passa pelo mar territorial<sup>49</sup>. Ora, teoricamente, os guardas armados podem desembarcar e as armas podem ser guardadas para o navio proceder à passagem pelo mar territorial de um outro Estado<sup>50</sup>.

Assim, pode concluir-se que, de acordo com o artigo 21.º, n.º 2, da CNUDM, o Estado costeiro tem competência para legislar sobre a posse de armas a bordo de um navio que passe pelo seu mar territorial, mas só em relação à área aduaneira (indicada na alínea h) do n.º 1 do artigo 21.º da CNUDM)<sup>51</sup>. No entanto, muitos Estados regulamentam a posse de armas abrangendo matérias muito para além da área aduaneira, e muitas vezes até proíbem a simples posse destas, fazendo uso do artigo 19.º, n.º 2, alínea l), da CNUDM<sup>52</sup>.

Para melhor compreender esta opção de regulação da posse de armas em domínios que vão para além da área aduaneira, importa considerar a situação dos navios de guerra, que gera muita discussão. Embora vários Estados “marítimos” considerem a exigência de prévia autorização ou notificação, uma limitação inaceitável do direito de passagem inofensiva, e consequentemente uma violação do artigo 24.º da CNUDM, muitos outros Estados, em declarações formuladas aquando da vinculação à CNUDM, exigem estas formalidades para a passagem de navios de guerra estrangeiros

<sup>49</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 9.

<sup>50</sup> *Idem*.

<sup>51</sup> *Idem*, p. 10.

<sup>52</sup> PIZOR, Brittany E, “Lending an ‘Invisible Hand’ to the Navy: Armed Guards as a Free Market Assistance to Defeating Piracy”, p. 556; PETRIG, “The Use of Force...”, p. 685.

no seu mar territorial<sup>53</sup>. Ainda assim, mesmo entre Estados que não formularam qualquer declaração na CNUDM sobre este aspeto, é notada a prática de os navios de guerra notificarem a sua passagem pelas águas territoriais de outros Estados, a nível informal<sup>54</sup>. Aqui, poderá compreender-se a resistência quanto à presença de ESP a bordo dos navios quando passam pelo mar territorial. Ora, se existem Estados que reservam o seu direito de legislar sobre a passagem de navios de guerra, que são navios pertencentes a uma entidade pública, nomeadamente por causa da presença de armas a bordo<sup>55</sup>, é compreensível a posição que apresentam sobre a passagem de navios privados com agentes privados armados.

Para além disso, não parece que a regulamentação, ou até mesmo a proibição de posse de armas, constitua uma violação do artigo 24.º da CNUDM. O objetivo deste artigo é atingir um ponto de equilíbrio entre a liberdade de navegação e a soberania dos Estados no seu mar territorial, permitindo aos Estados costeiros a regulamentação de certas matérias dentro do seu mar territorial, desde que não impeça, sem justificação, a prática do direito de passagem inofensiva dos navios estrangeiros. De facto, existem Estados costeiros que regulamentam a passagem de ESP e, principalmente, o transporte de armas. No entanto, como já foi dito, a regulamentação

---

<sup>53</sup> Nomeadamente, Argélia, Argentina, Bangladesh, Cabo Verde, Chile, China, Croácia, Equador, Egípto, República Islâmica do Irão, Malta, Montenegro, Omã, Roménia, São Tomé e Príncipe, Sérvia e Iémen. Fora das declarações aquando a assinatura da CNUDM, existem ainda bastantes outros Estados que requerem autorização ou notificação para a passagem de um navio de guerra no seu mar territorial. AGYEBENG, “Theory in Search ...”, p. 42-43; HAKAPÄÄ, “Innocent Passage”, § 31.

<sup>54</sup> BARDIN, Anne “Coastal State’s Jurisdiction over Foreign Vessels”, p. 64.

<sup>55</sup> AGYEBENG, “Theory in Search ...”, p. 33.

ou mesmo a proibição da posse de armas, só por si, não viola as obrigações das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 24.º da CNUDM, pois os navios podem ter à sua disposição alternativas que lhes permitem passar pelo mar territorial observando a regulamentação do Estado costeiro.

Quanto à responsabilidade criminal por ofensas cometidas pelo pessoal das ESP, de acordo com o artigo 27.º, n.º 1, da CNUDM é referido que “a jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial com o fim de deter qualquer pessoa ou de realizar qualquer investigação, com relação à infração criminal cometida a bordo desse navio durante a sua passagem”. No entanto, se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro ou for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial, o Estado costeiro poderá exercer a sua jurisdição penal, como está previsto nas alíneas a) e b) do n.º 1 do mesmo artigo<sup>56</sup>. Por exemplo, um caso simples de direito de exercício da jurisdição penal de um Estado costeiro seria uma troca de tiros que envolvesse guardas de uma ESP no seu mar territorial.

Com efeito, o artigo 27.º da CNUDM deixa uma grande liberdade para o Estado costeiro assumir a sua jurisdição, pois só este é que pode determinar se o crime tem consequências para si ou se perturba a paz ou ordem<sup>57</sup>. Ora, se um Estado costeiro considerar que a posse de armas no seu mar territorial é uma atividade prejudicial, tem o direito de exercício de jurisdição penal sobre os infratores, tendo como base as

<sup>56</sup> HAKAPÄÄ, “Innocent Passage,” § 20; PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 11–12.

<sup>57</sup> AGYEBENG, “Theory in Search ...”, p. 25–26.

alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 27.º da CNUDM. O artigo 25.º, n.º 1, da CNUDM sugere, ainda, que o Estado costeiro pode tomar as medidas necessárias para impedir qualquer passagem que não seja inofensiva<sup>58</sup>.

Tendo em conta as considerações feitas, parece adequado sugerir a implementação de um sistema de autorizações e licenças para a passagem dos navios, de forma a facilitar a navegação e garantir que os Estados costeiros não se sintam ameaçados com a sua presença. Novamente, as Boas Práticas 24 – 42 do DM poderão ser pertinentes nesta matéria, no contexto marítimo. No DM estas Boas Práticas respeitam a autorizações para a atuação em terra. Com esta base, os Estados costeiros podem emitir autorizações e licenças para a passagem de navios com ESP a bordo que cumpram os critérios definidos por estes.

### 1.3.2.3. JURISDIÇÃO DOS ESTADOS DO PORTO

Os portos estão situados no território do respetivo Estado, caindo assim na soberania territorial deste<sup>59</sup>. Assim, nos portos, os navios estão sujeitos à jurisdição do Estado do porto. Esta jurisdição inclui competência legislativa e jurisdicional e a competência de intervenção coativa das suas autoridades (que pode ser

<sup>58</sup> *Idem*, p. 21.

<sup>59</sup> KOPELA, Sophia, “Port-State Jurisdiction, Extraterritoriality, and the Protection of Global Commons”, p. 93. RYNGAERT Cedric e RINGBOM, Henrik, “Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential”, p. 382; MOLENAAR, Erik Jaap, “Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage”, p. 227.

autolimitada)<sup>60</sup>. Não existe nenhum direito de livre acesso dos navios aos portos estrangeiros<sup>61</sup> e, nestes, os navios têm de cumprir a lei estadual do porto, assim como qualquer pessoa estrangeira está obrigada a cumprir a lei do território visitado<sup>62</sup>. No entanto, a jurisdição do Estado do porto continua a ser concorrente, pois não exclui a possibilidade de o Estado de bandeira aplicar as suas normas ou considerar os seus tribunais competentes relativamente a factos que ocorram no seu navio<sup>63</sup>.

No entanto, parece haver um uso internacional no sentido de que as autoridades locais do Estado do porto só intervêm a bordo de um navio se o comandante ou o cônsul do Estado de bandeira o solicitar e se houver questões de ordem pública<sup>64</sup>. Os Estados do porto só aplicam a sua legislação criminal quando os seus interesses estão em jogo, ficando a matéria da economia interna do navio sob a jurisdição do Estado de bandeira<sup>65</sup>. Além disso, a mera presença física da embarcação no porto não confere ao Estado do porto jurisdição territorial ilimitada<sup>66</sup>. Isto porque a jurisdição de carácter executivo no território de um Estado deve ser exercida com base na lei<sup>67</sup>.

<sup>60</sup> PINHEIRO, Luís de Lima, “Temas de Direito Marítimo: II. O Navio Em Direito Internacional”, p. 452.

<sup>61</sup> MOLENAAR, “Port State ...”, p. 227.

<sup>62</sup> RYNGAERT, RINGBOM, “Introduction: Port State ...”, p. 382.

<sup>63</sup> PINHEIRO, “Temas de Direito ...”, p. 452.

<sup>64</sup> KOPELA, “Port-State Jurisdiction...”, p. 93; PINHEIRO, “Temas de Direito ...”, p. 452–453.

<sup>65</sup> HOHENSTEIN, “Private Security ...”, p. 12–13; PETRIG, “Looking at the Montreux...”, p. 12. No entanto, o termo de “economia interna do navio” é pouco definido levando a diferentes interpretações por diferentes Estados. PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 13.

<sup>66</sup> KOPELA, “Port-State Jurisdiction...”, p. 93.

<sup>67</sup> *Idem*.

É lógico que a presença de guardas armados para além dos limites físicos do navio poderá cair sob a alçada da jurisdição do Estado do porto, nomeadamente por causa da possibilidade de transporte de armas para o território do Estado ou da violação das leis aduaneiras ou por razões de segurança<sup>68</sup>. Mesmo dentro dos limites físicos do navio, o Estado do porto pode ter um interesse legítimo em intervir, minimizando os riscos dentro do porto. Neste âmbito, o Estado do porto pode proibir a presença de guardas armados a bordo dos navios ou obrigar estes a respeitar os requisitos da legítima defesa regulamentados por aquele Estado<sup>69</sup>.

No n.º 2 do artigo 25.º da CNUDM é, ainda, indicado que o Estado costeiro tem o direito de adotar as medidas necessárias para impedir qualquer violação das condições a que está sujeita a admissão dos navios nas águas interiores ou em instalações portuárias.

Aqui sugere-se novamente a criação de um sistema de licenças e autorizações para navios com guardas de ESP a bordo dos navios, similar ao que foi referido para os Estados costeiros.

Em relação a ofensas criminais provocadas por guardas de ESP a bordo de navio situado num porto de um Estado estrangeiro, estas inserem-se na jurisdição penal do Estado do porto, por ser algo que afeta a ordem pública do Estado. No entanto, é necessário ter em conta que a legislação penal de certos Estados (nomeadamente a

<sup>68</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 13.

<sup>69</sup> RYNGAERT, RINGBOM, “Introduction: Port State ...”, p. 382; MOLENAAR, “Port State Jurisdiction ...”, p. 227. PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 13.

portuguesa, no artigo 4.º do Código Penal) determina que o Estado de bandeira tem jurisdição penal sobre os atos cometidos a bordo. No caso de uma ofensa provocada por um guarda de uma ESP num navio da sua bandeira, o Estado irá querer impor também a sua jurisdição, havendo, como já referido, um caso de concorrência de jurisdições.

#### **1.4. REGIME GERAL DOS ESTREITOS INTERNACIONAIS E AS EMPRESAS DE SEGURANÇA PRIVADA**

O regime de passagem de navios pelos estreitos internacionais comporta algumas diferenças em relação à passagem inofensiva, sendo importante perceber se isto influencia a competência dos Estados ribeirinhos de regulação da presença de ESP a bordo dos navios.

O elemento central do capítulo da CNUDM sobre os estreitos utilizados para navegação internacional está na passagem em trânsito, regime descrito no artigo 38.º, n.º 2, da CNUDM como exercício da liberdade de navegação exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido. Este regime é aplicável somente a estreitos que ligam uma parte do alto mar ou de uma ZEE a uma outra parte do alto mar ou a uma ZEE<sup>70</sup>.

<sup>70</sup> Assim, este regime não se aplica a certos estreitos como os indicados nos artigos 36.º, 35.º, alínea c), 38.º, n.º 1, e 45.º, n.º 1, alínea b), da CNUDM.

O regime CNUDM, não parece impedir a passagem em trânsito de navios com guardas armados de ESP a bordo, nos estreitos onde esta é permitida. Poder-se-ia discutir se o disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 39.º constituiria obstáculo a essa passagem, no entanto, esta alínea, tal como a alínea a) do n.º 2 do artigo 19.º, tem como fonte o artigo 2.º, n.º 4, da Carta das Nações Unidas, que proíbe o uso da força de um Estado contra outro. Sendo assim, estas normas são aplicáveis somente a Estados, e não a entidades privadas<sup>71</sup>.

Quanto ao uso de armas pelos guardas de uma ESP, parece também não haver impedimento. De acordo com o artigo 39.º, n.º 1, alínea c), da CNUDM, os navios devem abster-se de atividades que estão fora das modalidades normais de trânsito contínuo e rápido, “salvo em caso de força maior ou de dificuldade grave”. Ora, um ataque de piratas é um caso de força maior que autoriza a prática de uma atividade considerada fora do trânsito contínuo e rápido, o uso de armas<sup>72</sup>.

Será contudo de notar que, de acordo com o artigo 42.º, n.º 1, alínea d), da CNUDM, os Estados ribeirinhos podem regulamentar o embarque e desembarque de produtos. Deste modo, tendo presente que esta alínea é similar à alínea g) do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM<sup>73</sup>, conclui-se que os Estados ribeirinhos podem regulamentar,

<sup>71</sup> PETRIG, “The Use of Force...”, p. 680.

<sup>72</sup> MINEAU, Michael L., “Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy”, p. 76.

<sup>73</sup> Nos termos da alínea g) do n.º 2 do artigo 19.º da CNUDM, o embarque e desembarque de produtos, em violação de leis e regulamentos, é considerado como passagem prejudicial.



ou até mesmo proibir, o embarque e desembarque de armas nos estreitos internacionais.

Assim, dentro do direito de passagem em trânsito, os navios podem ter a bordo guardas armados e estes podem fazer uso das armas na defesa de ataque de piratas. O único obstáculo será a possível proibição do embarque e desembarque de armas.

### 1.5. O CONCEITO DE ESTADO DE ORIGEM

No DM, o Estado de origem é definido como Estado de nacionalidade da EMSP, isto é, onde a empresa está registada ou foi constituída, ou onde está localizado o seu estabelecimento principal, se este não coincidir com o local de registo<sup>74</sup>. Aqui, não há dificuldade em transferir este termo para o contexto marítimo, sendo o Estado de origem o da nacionalidade da ESP<sup>75</sup>.

O Estado de origem, no contexto marítimo, deverá ter um papel similar ao indicado no DM quanto ao tipo de requisitos que as empresas e os guardas têm de cumprir<sup>76</sup>. É importante que estes Estados desenvolvam regulamentação sobre as empresas e atuem em caso de violação, tendo em conta as suas obrigações de Direito Internacional, de modo a prevenir o risco de haver empresas neles sediadas, mas não

<sup>74</sup> DM, Prefácio, ponto 9, alínea e).

<sup>75</sup> PETRIG, “Looking at the Montreux ...”, p. 17.

<sup>76</sup> MWG, “Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security”, 12.6.2019, p. 3.

controladas<sup>77</sup>. Estas obrigações estão indicadas nas declarações 15 e 17 da I Parte do DM. Os Estados devem também ser capazes de assegurar o controlo e o cumprimento dos termos das autorizações para o exercício das atividades destas empresas e de ter jurisdição criminal sobre violações do Direito nacional ou do Direito Internacional, cometidas pelas empresas ou pelos seus profissionais, podendo assim as Boas Práticas 53 a 73 ser vistas num contexto marítimo.

Os Estados podem ter por base a sua própria legislação sobre ESP em terra, quanto aos requisitos exigidos para a fixação da sede (licenças...) e quanto aos requisitos relativos aos guardas (treino, certificados, registo criminal). É claro que terá de haver alguma adaptação para o contexto marítimo, nomeadamente, ter em conta o transporte de armas pelo mar e a regulamentação de arsenais flutuantes.

### **1.6. O CONCEITO DE “TODOS OS OUTROS ESTADOS”**

Embora no DM não exista nenhuma definição do que se entende por “todos os outros Estados”, é fácil concluir que tem natureza residual, cabendo neste termo os Estados que não sejam territoriais, de origem ou contratantes. As obrigações jurídicas daqueles Estados, referidas no DM, estão ligadas à aprovação de leis e ao estabelecimento de processos de investigação e julgamento ou extradição de suspeitos de crimes de âmbito internacional, respeitando, nomeadamente, o DIH e o Direito

---

<sup>77</sup> *Idem.*

Internacional dos Direitos Humanos. Estas obrigações parecem partir da ideia de que todos os Estados, mesmo os que não estão diretamente envolvidos, têm a obrigação de respeitar o DIH e o Direito Internacional dos Direitos Humanos e de tomar medidas para combater as violações destes<sup>78</sup>.

Assim, a categoria de “todos os outros Estados” pode abranger os Estados de nacionalidade das vítimas, de nacionalidade dos guardas das EMSP, de nacionalidade dos diretores das EMSP, Estados onde a pessoa suspeita de crime internacional está a viver ou o Estado onde a EMSP tem ativos ou investimentos<sup>79</sup>.

A transposição do termo para o contexto marítimo não se mostra complexa. Assim, a categoria de “todos os outros Estados” inclui os Estados de nacionalidade dos piratas, de nacionalidade dos guardas das ESP, de nacionalidade dos diretores das ESP, Estados onde o alegado pirata está a viver ou Estado onde a ESP tem ativos ou investimentos. Assim, como os Estados têm jurisdição sobre as ações dos seus nacionais, devem julgar ou extraditar os piratas e controlar as ESP que têm ativos no seu território. É claro que esta responsabilidade tem de respeitar os princípios de Direito Internacional sobre a aplicação territorial e extraterritorial da jurisdição<sup>80</sup>.

Neste contexto, a lógica é a mesma. Todos os outros Estados têm a obrigação de adotar legislação e estabelecer processos judiciais sobre as ESP, os seus guardas

---

<sup>78</sup> TOUGAS, Marie-Louise, “Commentary on Part I of the Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies During Armed Conflict”, p. 345–346.

<sup>79</sup> *Idem*, p. 346.

<sup>80</sup> TIJ, Caso S.S. Lotus (França c. Turquia), Serie A, n.º 10, 7.9.1927, p. 18-19.

e os alegados piratas, para que haja um controlo mais eficaz das atividades das ESP e dos crimes de pirataria. Assim, poderá haver uma transferência do conteúdo das declarações 19 e 21, Parte I do DM para o contexto marítimo.

### **1.7. O CONCEITO DE RESPONSABILIDADE DO SUPERIOR HIERÁRQUICO**

De acordo com o DM, os superiores das EMSP são responsáveis pelas ações dos profissionais que foram tomadas sob a autoridade e controlo daqueles, podendo assim ser sujeitos à responsabilidade criminal de Direito Internacional, nos termos da declaração 27 da Parte I, do DM.

Esta declaração não traz dúvidas por si só. No entanto, transpondo a situação para o mar, é necessário ter em conta que a autoridade superior pela segurança do navio pode estar a ser partilhada por duas pessoas: o comandante do navio e o líder da equipa da ESP, podendo assim haver conflito sobre quem toma a decisão de atacar os alegados piratas<sup>81</sup> e sobre quem é responsável por esta decisão<sup>82</sup>.

É notada aqui a tendência de os guardas das ESP concluírem que, como foram contratados para repelir ataques de piratas, têm o poder de decidir sobre o uso da força<sup>83</sup>, sendo somente necessário que o comandante seja informado, se houver

<sup>81</sup> PETRIG, "The Use of Force...", p. 695.

<sup>82</sup> DUTTON, Yvonne M., "Gunslinger on the High Seas: A Call for Regulation.", p. 127.

<sup>83</sup> *Idem*.

tempo<sup>84</sup>. No entanto, como é de esperar, muitos comandantes não estão dispostos a ceder a sua autoridade<sup>85</sup>.

Ora, de acordo com o Direito Internacional do Mar, o comandante tem a responsabilidade última quanto à segurança do navio<sup>86</sup>, e esta parece ser aplicável em todas as fases da resposta a ataques, nomeadamente na identificação do alvo hostil, nos vários avisos verbais ou visuais, nos tiros de aviso e no uso da força<sup>87</sup>. Tanto a Convenção SOLAS<sup>88</sup> como o Código ISPS<sup>89</sup> afirmam esta autoridade.

No entanto, a autoridade do comandante está limitada pelo direito à legítima defesa de cada um<sup>90</sup>. Assim, um guarda de uma ESP, sendo um civil, tem o direito agir em defesa de si mesmo ou em defesa de outros, mesmo que não esteja autorizado pelo comandante do navio<sup>91</sup>, sendo, assim, responsável pelas ações praticadas em legítima defesa<sup>92</sup>. Há quem defenda ainda que o comandante de um navio não tem experiência na gestão de equipas de seguranças privados armados, por isso tem de deixar a estas a decisão de abrir fogo contra os piratas<sup>93</sup>. É necessário ter em conta que, dentro da

<sup>84</sup> INCE&CO, “Shipping- Piracy- Issues Arising from the Use of Armed Guards”, p. 2.

<sup>85</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 128.

<sup>86</sup> PETRIG, “The Use of Force...”, p. 695.

<sup>87</sup> *Idem*, p. 696.

<sup>88</sup> Convenção SOLAS, Regra 34-1 do capítulo V e a regra 8 do capítulo XI-2.

<sup>89</sup> Código ISPS, § 6 da parte A e no § 4.10 da parte B.

<sup>90</sup> PETRIG, “The Use of Force...”, p. 696.

<sup>91</sup> *Idem*, p. 696–697.

<sup>92</sup> INCE&CO, “Shipping- Piracy- Issues Arising from the Use of Armed Guards”, p. 3.

<sup>93</sup> DUBNER, Barry Hart, et al., “On the Effectiveness of Private Security Guards on Board Merchant Ships off the Coast of Somalia - Where Is the Piracy; What Are the Legal Ramifications.”, p. 1049.

legítima defesa, o comandante não poderá definir quando começa ou acaba o uso da força<sup>94</sup>.

O equilíbrio entre a autoridade dos comandantes e o direito à legítima defesa dos guardas está contemplado nas RUF, no contrato GUARDACON e no Guia sobre as RUF. Estes três instrumentos estipulam que, no caso de qualquer ataque real ou ameaça de ataque, o líder da equipa ou outro profissional da ESP, deve avisar o comandante ou o oficial que o substitua de que pretende invocar estas Regras<sup>95</sup>. Estes instrumentos não têm a intenção de derrogar a autoridade do comandante, tendo este a última palavra para ordenar o cessar-fogo<sup>96</sup>, mas, ao mesmo tempo, é assegurado o direito dos guardas à legítima defesa<sup>97</sup>. Com efeito, estes instrumentos tentam chegar a um equilíbrio de forma a garantir a segurança do navio, sem ameaçar a autoridade do comandante.

Assim, pode dizer-se que a autoridade do comandante acaba na legítima defesa do guarda. No entanto, a teoria é mais fácil do que a prática pois, num caso real é muito complexo saber quando acaba a autoridade do comandante e quando começa o direito à legítima defesa dos guardas privados.

Sendo estas situações muito ambíguas, torna-se necessário desenvolver uma clara estrutura de comando, fluxo de informação e mecanismos de cooperação, combinados entre o armador, o comandante e a equipa da ESP, de forma a evitar o

<sup>94</sup> *Idem*.

<sup>95</sup> Contrato GUARDACON, Part II, secção 4, ponto 8., b); RUF, Regra 100; Guia sobre as RUF, § 6.

<sup>96</sup> Contrato, GUARDCON, Parte II, secção 4, ponto 8., d); RUF, Regra 100, nota 1; Guia sobre as RUF, § 6.

<sup>97</sup> RUF, Regra 100, nota 1; Guia sobre RUF, § 5; Contrato GUARDCON, Parte II, secção 4, ponto 8., d).

caos durante um ataque pirata<sup>98</sup>. Esta estrutura tem de ser orientada por um planeamento que garanta uma resposta gradual e proporcional ao ataque, respeitando assim os instrumentos já indicados.

Voltando ao ponto inicial sobre a transposição da norma do DM para a área marítima, pode afirmar-se que a avaliação da responsabilidade do comandante tem de ser feita caso a caso. Esta avaliação depende do protocolo acordado entre o armador, o comandante e a ESP. Se, por exemplo, este protocolo referir que o comandante tem a autoridade para ordenar o início do fogo ou para autorizar o uso de determinadas armas, então este é responsável pelas consequências que podem advir destas decisões. O comandante tem a autoridade última sobre a segurança do navio e os termos gerais de resposta a um ataque<sup>99</sup>, sendo responsável pelas situações onde esta autoridade se insere. No entanto, em caso de legítima defesa dos guardas ou em situação em que não há tempo para informar o comandante, a responsabilidade pelas decisões tomadas cabe aos guardas ou ao líder da equipa. Nestes casos, não há espaço para a autoridade do comandante ser imposta, logo não há responsabilidade deste<sup>100</sup>. Mais uma vez, a avaliação desta responsabilidade tem de ser feita com base casuística.

<sup>98</sup> PETRIG, “The Use of Force...”, p. 696.

<sup>99</sup> *Idem*.

<sup>100</sup> DUBNER et al., “On the Effectiveness...”, p. 1049.

## 2. OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS DE SEGURANÇA PRIVADA E DOS SEUS FUNCIONÁRIOS

### 2.1. USO DA FORÇA EM LEGÍTIMA DEFESA

O Direito, em geral, permite o uso da força como medida defensiva, apenas quando é absolutamente necessário e sirva para prevenir um dano igual ou maior do que a ameaça<sup>101</sup>. No entanto, é difícil definir através de regulamentação o que constitui excesso de uso de força, dependendo muito das circunstâncias de cada caso<sup>102</sup>.

Assim, é necessário ter em conta que os funcionários de uma ESP a bordo de um navio não têm estatuto especial. São civis, tendo assim os mesmos deveres e obrigações de qualquer outro cidadão<sup>103</sup>. Não existindo nenhuma norma internacional sobre o uso da força por um guarda privado em legítima defesa ou defesa de outros<sup>104</sup>, a fonte principal será a legislação penal de cada Estado<sup>105</sup>. Ainda assim, na avaliação dos pressupostos do recurso à legítima defesa, importa ter em conta que os guardas privados estão armados e encontram-se num ambiente hostil, logo em condições diferentes das de um civil numa situação do quotidiano.

<sup>101</sup> MARIN, et. al., “Private Maritime...”, p. 198.

<sup>102</sup> *Idem*, p. 195.

<sup>103</sup> CARBONE, Alessia “The Use of Private Maritime Security Companies in a Highly Uncertain Regulatory Environment”, p. 11; DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 125–126; PRIDDY, Alice e CASEY-MASLEN, Stuart, “Counter-Piracy Operations by Private Maritime Security Contractors: Key Legal Issues and Challenges”, p. 844–845.

<sup>104</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 125; PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 681. RODDEN, Grace, WALSH III, James “The Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships.”, p. 32.

<sup>105</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 688.



Parece haver um entendimento geral de que os guardas privados poderão usar a força somente em caso de legítima defesa<sup>106</sup>, ficando com o ónus de demonstrar a necessidade das medidas defensivas e assegurar que estas foram proporcionais à ameaça, tal como qualquer outro civil<sup>107</sup>. Os guardas das ESP são civis com armas e, muitas vezes, obtiveram treino militar, sendo espectável que atuem de forma correspondente, afastando a ameaça antes de esta chegar ao navio<sup>108</sup>. Deste modo, será necessário incrementar o treino e a formação dos guardas no sentido de desenvolver a função defensiva, em detrimento da ofensiva.

Para além disso, o facto de estarem num contexto marítimo levanta novamente a questão de o navio poder estar em contato com várias jurisdições, logo com várias conceções diferentes sobre a legítima defesa<sup>109</sup>. Isto é, dependendo da situação, e da localização do incidente, os guardas das ESP poderão ter a obrigação de respeitar a lei do Estado de bandeira, a lei territorial (se o navio se localizar no mar territorial de algum Estado) e até a lei da sua nacionalidade<sup>110</sup>.

Alguns instrumentos de *soft law* sobre as ESP, que já foram referidos<sup>111</sup>, contêm regras substanciais sobre o uso da força, ao mesmo tempo que indicam que esta deve

<sup>106</sup> HESPEN, Ilja Van, “Protecting Merchant Ships from Maritime Piracy by Privately Contracted Armed Security Personnel: A Comparative Analysis of Flag State Legislation and Port and Coastal State Requirements”, p. 377; Petrig, “The Use of Force...”, p. 688.

<sup>107</sup> MARIN et. al. “Private Maritime ...”, p. 198.

<sup>108</sup> HOHENSTEIN, “Private Security ...”, p. 10–11.

<sup>109</sup> RODDEN, WALSH III, “The Legal Issues...”, p. 32; CARBONE, “The Use of Private ...” p. 11; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 845.

<sup>110</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations...”, p. 844.

<sup>111</sup> RUF, Guia sobre RUF e Contrato GUARDCON.

ser consistente com o direito aplicável<sup>112</sup>. No geral, as regras destes instrumentos referentes ao uso da força são muito similares.

Assim, quando um barco de potenciais atacantes é visto a seguir um navio, em primeiro lugar, os guardas devem recorrer a meios não violentos<sup>113</sup>. Se, ainda assim, o ataque continuar, os guardas poderão, então, recorrer ao uso da força, como último recurso, contra o navio e os piratas<sup>114</sup>. O principal objetivo dos guardas é proteger a vida da tripulação, impedindo que os atacantes embarquem no navio. Para o efeito, devem usar o mínimo de força possível, de forma gradual e sem ultrapassar o que é estritamente necessário e razoável, com o mínimo de danos materiais e humanos<sup>115</sup>. O uso da força só pode ser feito sob legítima defesa própria ou defesa de outros<sup>116</sup>.

Estes instrumentos revelam, assim, a necessidade de articular as regras sobre o uso da força nos vários Estados envolvidos na operação, de modo a que os seguranças das ESP não tenham dificuldade em perceber o que é deles esperado<sup>117</sup>. Deixar para os seguranças a interpretação das leis poderá levar ao seu não cumprimento e à

<sup>112</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 689.

<sup>113</sup> PRIDDY, Alice e CASEY-MASLEN, Stuart “Counterpiracy under International Law ” p. 22.

<sup>114</sup> TIDM, Caso M/V “Saiga”, n.º 2, 1.7.1999, § 156; Guia sobre RUF, §. 7, g); RUF, Regra 103.

<sup>115</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under...”, p. 22.

<sup>116</sup> Guia sobre RUF, § 7, g); RUF, regra 103; Contrato GUARDCON, Parte II, secção 4, § 8, d).

<sup>117</sup> PIZOR, “Lending an ‘Invisible ...”, p. 561; DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 153.

ocorrência de acidentes graves de teor internacional<sup>118</sup>. É necessário um plano claro, conhecido por todos, tendo em conta as jurisdições de cada Estado que está em causa.

## **2.2. APREENSÃO DE NAVIOS E ENTREGA DOS OFENSORES ÀS AUTORIDADES COMPETENTES**

De acordo com o artigo 107.º da CNUDM, o direito de apreender, de forma ofensiva, navios de piratas só pode ser exercido por navios ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves identificados como estando ao serviço de um Estado<sup>119</sup>. A razão por detrás da limitação do artigo 107.º da CNUDM é a prevenção de apreensões abusivas e, no caso de haver abuso, permitir uma clara atribuição de responsabilidade<sup>120</sup>.

No entanto, no Comentário do ILC sobre o Direito do Mar, relativo ao artigo 45.º do projeto de artigos relativo ao Direito do Mar, é reconhecido que um navio mercante pode tomar o controlo temporário de um navio de piratas como consequência do exercício da legítima defesa, e subsequentemente entregar o navio às autoridades competentes. Este controlo temporário não deve ser confundido com o ato de apresamento. Fica, por exemplo, assim excluída a possibilidade dos guardas armados a bordo daquele navio mercante, que tenham tomado o controlo do navio pirata e dos

<sup>118</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 154.

<sup>119</sup> PETRIG, “The Use of Force and Firearms...”, p. 693.

<sup>120</sup> *Idem*.

seus ocupantes, em legítima defesa, serem acusados de rapto<sup>121</sup>. Em conclusão, só é permitida a tomada de controlo temporário do navio pirata e dos piratas por operacionais de ESP no âmbito da legítima defesa.

### 2.3. RESGATE DOS ALEGADOS OFENSORES E PRESTAÇÃO DE ASSISTÊNCIA A OUTRO NAVIO

No processo de resposta a um ato de pirataria, os atacantes podem correr o risco de se afogarem ou de ficarem gravemente feridos.

Ora, de acordo com o artigo 98.º, n.º 1, alínea a), da CNUDM, os Estados têm que requerer ao comandante do navio que preste assistência a qualquer pessoa em perigo no mar, desde que “o possa fazer sem acarretar perigo grave para o navio, para a tripulação ou para os passageiros”<sup>122</sup>. O termo “qualquer pessoa” abrange todas as categorias, incluindo piratas que atacaram o navio e o termo “no mar” inclui todas as zonas marítimas<sup>123</sup>.

Uma outra questão é a de saber se o comandante de um navio com guardas armados de uma ESP é obrigado a prestar assistência a outro navio que está a sofrer um ataque de piratas. No caso de um navio que esteja a sofrer um ataque de piratas,

<sup>121</sup> ILC, “Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries”, p. 283; PETRIG, “The Use of Force and Firearms...”, p. 692; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations...”, p. 852.

<sup>122</sup> PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counter-Piracy Operations ...”, p. 851; PRIDDY, CASEY-MASLEN, “Counterpiracy under ...”, p. 22; PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 694.

<sup>123</sup> PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 695.

de acordo com o artigo 98.º, n.º 1, alínea b), da CNUDM, os Estados devem exigir que o comandante “se dirija, tão depressa quanto possível, em socorro de pessoas em perigo...”, quer o navio tenha ou não a bordo guardas de ESP<sup>124</sup>. Mais uma vez, o comandante só deve proceder à assistência se tiver “uma possibilidade razoável de fazê-lo”, de acordo com o 98.º, n.º 1, da CNUDM. No entanto, não estão definidas as condições que devem ser tomadas em consideração para definir uma possibilidade como razoável<sup>125</sup>. É algo que só pode ser definido caso a caso<sup>126</sup>.

Como se pode notar, estas obrigações são dirigidas aos Estados de bandeira, que têm de impor ao comandante do navio o dever de resgatar e auxiliar uma pessoa em perigo no mar<sup>127</sup>. Mas não existe nenhum instrumento que direcione esta obrigação para os guardas das ESP que estão a bordo dos navios. Ainda assim, estes profissionais estão vinculados pelas suas leis nacionais para assistir quem esteja em perigo. Vários códigos penais responsabilizam criminalmente um sujeito que não preste assistência, dentro do que é razoável, a quem esteja ferido ou em perigo de vida<sup>128</sup>.

---

<sup>124</sup> *Idem.*

<sup>125</sup> PETRIG, “The Use of Force and Firearms ...”, p. 695.

<sup>126</sup> *Idem.*

<sup>127</sup> PAPANICOLOPULU, “The Duty to to Rescue at Sea, in Peacetime and in War: A General Overview” p. 493; PETRIG, “The Use of Force ...”, p. 695.

<sup>128</sup> PETRIG, “The Use of Force and Firearms ...”, p. 695.

### 3. OS ARSENAIS FLUTUANTES

Em termos simples, os arsenais flutuantes são navios destinados a transportar armas, munições e outros produtos como alimentos e materiais médicos<sup>129</sup>, estando normalmente ancorados em águas internacionais<sup>130</sup>. Os arsenais flutuantes são normalmente referidos como servindo de apoio logístico dos navios que transportam os guardas das ESP<sup>131</sup>.

A maior parte destes arsenais estão localizados no Mar Vermelho, Golfo de Omã e no oceano Índico<sup>132</sup>. Torna-se complexo saber o número real de arsenais, pela falta de registo destes e pela facilidade com que trocam as bandeiras<sup>133</sup>.

O uso destas plataformas traz algumas vantagens para as ESP. Em primeiro lugar, permite aos guardas terem a posse de armas no alto mar e de não entrarem nos mares territoriais e portos de outros Estados com estas. Deste modo, evitam a dificuldade de ter de respeitar as legislações sobre a posse de armas dos vários Estados por onde passam. Em segundo lugar, evitam burocracia, são mais fáceis de usar e mais baratos do que os arsenais em terra<sup>134</sup>.

<sup>129</sup> Omega Research Foundation (ORF), "Floating Armouries: Implications and Risks", p. 5; WILPON, Alexis, "Floating Armouries: A Legal Grey Area in Arms Trade and the Law of the Sea", p. 878.

<sup>130</sup> CHAPSOS, Ioannis; HOLTOM, Paul, "Stockpiles at Sea: Floating Armouries in the Indian Ocean", p. 219; WILPON, "Floating Armouries: A Legal ...", p. 878.

<sup>131</sup> WILPON, "Floating Armouries: A Legal ...", p. 878.

<sup>132</sup> WILPON, "Floating Armouries ...", p. 878.

<sup>133</sup> ORF, "Floating Armouries ...", p. 8–9.

<sup>134</sup> CHAPSOS, Ioannis; HOLTOM, Paul, "Stockpiles at Sea ...", p. 220–221.

Estas plataformas suscitam algumas questões legais<sup>135</sup>, que são agravadas pela falta de instrumentos internacionais.

Com efeito, não existe qualquer tipo de requisitos estandardizados de construção destes navios<sup>136</sup> nem procedimentos uniformizados sobre o embarque e desembarque de guardas e armas<sup>137</sup>. Estes fatores colocam a tripulação em perigo e atraem atenção indesejada por parte dos piratas<sup>138</sup>.

A falta de instrumentos internacionais direcionados para o tema origina inconsistências entre a lei aplicável ao navio e a aplicável à empresa que opera no arsenal flutuante. Acresce que a falta de sistemas de registo de arsenais flutuantes leva a falhas na transparência e fiscalização destes navios<sup>139</sup>. Em consequência, esta falta de controlo origina o armazenamento de armas e munições sem o mínimo de segurança<sup>140</sup>, bem como o desconhecimento do número e tipo de armas e munições a bordo<sup>141</sup>.

Outra preocupação consiste na entrada de um arsenal flutuante no mar territorial de um Estado<sup>142</sup>. Em diversas ocasiões, os arsenais flutuantes já entraram no mar territorial de Estados, junto à área de alto risco, acidentalmente ou por necessidade de

<sup>135</sup> INCE&CO, “Shipping- Piracy- Issues Arising from the Use of Armed Guards”, p. 4.

<sup>136</sup> WILPON, “Floating Armouries ...”, p. 878; CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 229; ORF, “Floating Armouries ...”, p. 6.

<sup>137</sup> WILPON, “Floating Armouries...”, p. 879.

<sup>138</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 229 ; WILPON, “Floating Armouries...”, p. 882.

<sup>139</sup> WILPON, “Floating Armouries ...”, p. 880

<sup>140</sup> DUTTON, “Gunslinger on ...”, p. 124.

<sup>141</sup> ORF, “Floating Armouries: Implications and Risks”, p. 19; WILPON, “Floating Armouries ...”, p. 880.

<sup>142</sup> WILPON, “Floating Armouries: A Legal ...”, p. 882.

reabastecimento<sup>143</sup>. Como já foi visto, de acordo com a CNUDM, os Estados costeiros podem considerar a passagem de navios com armas como prejudicial<sup>144</sup>.

A jurisdição sobre arsenais flutuantes no alto mar pertence ao Estado de bandeira do navio<sup>145</sup>. No entanto, a bandeira do navio pode não ser consistente com o lugar de negócio da empresa que opera no arsenal flutuante, isto é, o arsenal poderá arvorar uma bandeira de conveniência<sup>146</sup>. Muitas vezes estes navios arvoram a bandeira de Estados incluídos na lista negra (*blacklisted states*), desenvolvida pela Paris MoU<sup>147</sup>.

Assim, tendo em conta estes argumentos, conclui-se que o desenvolvimento da regulamentação das ESP a bordo dos navios não pode estar completo sem considerar a existência dos arsenais flutuantes, de modo a haver um maior controlo e segurança do armamento usado pelos guardas.

Um método de controlo poderia ser o da criação de um sistema de licenças para arsenais flutuantes, como foi feito pelo Sri Lanka e Djibouti<sup>148</sup>. Este sistema de licenças

<sup>143</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 231–232 ; WILPON, “Floating Armories ...”, p. 882.

<sup>144</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 232 ; WILPON, “Floating Armories: ...”, p. 883.

<sup>145</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 234 ; WILPON, “Floating Armories: ...”, p. 884.

<sup>146</sup> ORF, “Floating Armouries ...” 11; CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 234; WILPON, “Floating Armories ...”, p. 884.

<sup>147</sup> WILPON, “Floating Armories...”, p. 884 A Paris MoU (Memorandum of Understanding) constitui uma organização inter-governamental, que tem como objetivo a eliminação da operação de navios que não cumprem as normas de convenções marítimas internacionais, através de várias medidas como inspeções. BIMCO, “The Inspection Regime on Paris MoU”, p. 4-6.

<sup>148</sup> No entanto, estes Estados não publicam as licenças, levando assim à falta de transparência e dúvidas quanto à legitimidade do sistema. ORF, “Floating Armouries ...”, p. 10–11; WILPON, “Floating Armories...”, p. 881.



poderia ter por base uma lista de requisitos para o registo dos navios, tendo em conta as características especiais destes, em matéria de transporte de armas, certificação dos guardas, seguros, entre outros, tal como São Cristóvão e Nevis criou<sup>149</sup>. Em conjunto, poderia, também, ser criada uma central de registo de arsenais flutuantes que registaria os nomes e números de registo (número IMO) e outras informações pertinentes destes<sup>150</sup>.

Nesta fase, o que parece ser importante é o reconhecimento da existência destes navios e das suas vantagens e riscos, considerando a possibilidade de os submeter a registo e aí estabelecer os requisitos necessários para a autorização da operação destes<sup>151</sup>.

---

<sup>149</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 234.

<sup>150</sup> ORF, “Floating Armouries ...”, p. 9.

<sup>151</sup> CHAPSOS, HOLTOM, “Stockpiles at Sea...”, p. 235.

## CONCLUSÃO

É possível retirar obrigações legais pertinentes para os Estados regularem a presença de ESP a bordo dos navios. No entanto, é importante ter a noção de que dentro do Direito do Mar, os Estados têm mais liberdade de escolha pois, as obrigações não são tão densas como noutras áreas de Direito Internacional. Assim, a deteção de obrigações legais internacionais pertinentes dos Estados em relação à presença de ESP para a criação de um documento similar ao DM será menos exaustiva do que a do DM. É provável que a maioria destas obrigações provenha do Direito Internacional em geral e da área dos Direitos Humanos do que propriamente do núcleo do Direito do Mar. Ainda, temos a questão, de que, normalmente são entidades privadas que contratam ESP e não Estados, criando a dificuldade de assumir entidades privadas dentro da arena internacional e em consequência atribuir-lhes obrigações legais internacionais.

Ainda assim, a criação de um documento similar ao DM para ESP a bordo dos navios apresenta um bom passo para a instrução sobre regulamentação destas empresas para todos os Estados interessados. A atividade dos guardas das ESP apresenta-se importante para a luta contra a pirataria e para a segurança das mercadorias e tripulação dos navios, mas necessita de ser fiscalizada pelos Estados, para que as equipas a bordo dos navios sejam constituídas por guardas devidamente treinados, certificados e sejam instruídos de forma correta sobre o uso da força em legítima defesa.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGYEBENG, Kissi. – “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea,” 2005. [Consult. 10 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:[http://scholarship.law.cornell.edu/lps\\_papers](http://scholarship.law.cornell.edu/lps_papers)[http://scholarship.law.cornell.edu/lps\\_papers/9](http://scholarship.law.cornell.edu/lps_papers/9)>.

BARDIN, Anne – “Coastal State’s Jurisdiction over Foreign Vessels.” *Pace International Law Review*. Vol.14, n.º. 1 (2002), p.27–76. [Consult. 4 dez. 2018]. Disponível na internet:<URL:<http://digitalcommons.pace.edu/pilr/vol14/iss1/2>>.

CARBONE, Alessia. – “The Use of Private Maritime Security Companies in a Highly Uncertain Regulatory Environment.” *ELSA Malta Law Review*. Ed. V, p.1–19. [Consult. 21 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy.htm>>.

CHAPSOS, Ioannis; HOLTOM, Paul. – “Stockpiles at Sea: Floating Armouries in the Indian Ocean.”. *Small Arms Survey*. Cambridge: Cambridge University Press. (2015), p.216-24. [Consult. 22 fev. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/A-Yearbook/2015/eng/Small-Arms-Survey-2015-Chapter-08-EN.pdf>>.

COITO, Joel Christopher – “Pirates vs. Private Security: Commercial Shipping, the Montreux Document, and the Battle for the Gulf of Aden.” *California Law Review*. Vol.101, n.º. 1 (2013), p.173–226. [Consult. 23 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.15779/Z38SV43>>.

DUBNER, Barry Hart,et. al. – “On the Effectiveness of Private Security Guards on Board Merchant Ships off the Coast of Somalia - Where Is the Piracy; What Are the Legal Ramifications.” *North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation*. Vol.39, n.º. 4 (2014), p.1029–1066. [Consult. 21 mar. 2019] Disponível na internet:<URL:<http://scholarship.law.unc.edu/ncilj/vol39/iss4/1>>.

DUTTON, Yvonne M. – “Gunslinger on the High Seas: A Call for Regulation.” *Duke Journal of Comparative & International Law*. Vol. 24 (2013), p.107–160. [Consult. 12 mar. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.nationaldefensemagazine.org/archive/2012/>>.

FABRIS, D. – “Crimes Committed at Sea and Criminal Jurisdiction: Current Issues of International Law of the Sea Awaiting the ‘Enrica Lexie’ Decision.” *Amsterdam Law Forum*. Vol.9, n.º 2 (2017), p.5–25. [Consult. 12 abr. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://amsterdamlawforum.org/article/viewFile/395/538>>.

HAKAPÄÄ, Kari – “Innocent Passage.” *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. Oxford Public International Law (2013). [Consult. 20 dez. 2018] Disponível na internet:<URL:[https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL\\_Innocent\\_Passage.pdf](https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf)>

HESPEN, Ilja Van – “Protecting Merchant Ships from Maritime Piracy by Privately Contracted Armed Security Personnel: A Comparative Analysis of Flag State Legislation and Port and Coastal State Requirements.” *Journal of Maritime Law & Commerce*. Vol. 45, n.º3(2014), p.36-400 [Consult. 24 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://biblio.ugent.be/publication/8031178>>. ISSN: 0022-2410

HOHENSTEIN, James H. – “Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated”. *International Bar Association, Sinagapore, Maritime and Aviation Law Section, Maritime and Transport Law Committee, Session: Piracy and Crimes at Sea including Pollution Liability*. [Consult. 25 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<http://www.hklaw.com/files/Publication/01d2d9a5-b99c-4f4e-bbef1a32f018ef7c/Presentation/PublicationAttachment/e929a6d0-8519-4053-a3e8-ceeea174d8a2/46410.PDF>>.

HONNIBALL, Arron N. – “The Exclusive Jurisdiction of Flag States: A Limitation on Pro-Active Port States?” *International Journal of Marine and Coastal Law*. Vol. 31 (2016), p.499-530. [Consult. 17 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1163/15718085-12341410>>. ISSN: 15718085

ILC – “Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries” *Yearbook of the International Law Commission*, 1956. Vol. II (1956). [Consult. 22 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:

[http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8\\_1\\_8\\_2\\_1956.pdf](http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf)>.

INCE&CO - International Law Firm. – “Shipping- Piracy- Issues Arising from the Use of Armed Guards” 2012. [Consult. 28 jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:

<http://intranet.hst-akademie.de/wp-content/uploads/bp-attachments/1228/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards-Ince-2012.pdf>>.

KLEEMOLA-JUNTUNEN, Pirjo – “The Right of Innocent Passage: The Challenge of the Proliferation Security Initiative and the Implications for the Territorial Waters of the Åland Islands.” *The Future of the Law of the Sea*, 1ªed. Suíça: Cham Springer, 2017, p.239–69. [Consult. 21 dez. 2018] Disponível na internet:<URL:[https://doi.org/10.1007/978-3-319-51274-7\\_12](https://doi.org/10.1007/978-3-319-51274-7_12)>. ISBN: 978-3-319-51274-7

KOPELA, Sophia – “Port-State Jurisdiction, Extraterritoriality, and the Protection of Global Commons.” *Ocean Development & International Law*. Vol.47, n.º 2 (2016), p.89–130. [Consult. 2 mar. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1080/00908320.2016.1159083>>.

MARIN, Jasenko, et. al. – “Private Maritime Security Contractors and Use of Lethal Force in Maritime Domain.” *The Future of the Law of the Sea. Bridging Gaps Between National, Individual and Common Interests*, 1ª ed. Suíça: Springer, Cham(2017), p.191–212. [Consult. 30dez. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://link.springer.com/book/10.1007%2F978-3-319-51274-7>>.ISBN: 978-3-319-51274-7

MINEAU, Michael L. – “Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy.” *The Journal of International Business & Law*. Vol.9, n.º 1 (2010), p.63–78. [Consult. 28mai. 2019]. Disponível na internet:<URL: <https://scholarlycommons.law.hofstra.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1113&context=jibl>>.

MOLENAAR, Erik Jaap – “Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage.” *Ocean Development & International Law*. Vol.38, n.º 1–2 (2007), p.225–257. [Consult. 20mai. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1080/00908320601071520>>.

OMEGA RESEARCH FOUNDATION – “Floating Armouries: Implications and Risks” 2014. [Consult. 21out. 2018]. Disponível na internet:<URL:<http://remotecontrolproject.org>>.

PAPANICOLOPULU, Irini – “The Duty to Rescue at Sea, in Peacetime and in War: A General Overview.” *International Review of the Red Cross*. Vol.98, n.º 902 (2016), p. 491–514. [Consult. 17nov. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1017/s1816383117000406>>.

PETRIG, Anna – “The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates.” *International and Comparative Law Quarterly*. Vol.62, n.º 3 (2013), p.667–701. [Consult. 19set. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1017/S002058931300016X>>.

PETRIG, Anna – “Looking at the Montreux Document from a Maritime Perspective.” *Maritime Safety and Security Law Journal*, n.º 2 (2016). [Consult. 1out. 2018]. Disponível na internet:<URL: <http://www.marsafelawjournal.org/contributions/336/>>. ISSN: 2464-9724

PIZOR, Brittany E – “Lending an ‘Invisible Hand’ to the Navy: Armed Guards as a Free Market Assistance to Defeating Piracy” *Case Western Reserve Journal of International Law*. Vol.45, n.º 1 (2012), p. 545–578. [Consult. 20set. 2018] Disponível na internet:<URL: <https://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1056&context=jil>>.

PRIDDY, Alice; CASEY-MASLEN Stuart – “Counter-Piracy Operations by Private Maritime Security Contractors: Key Legal Issues and Challenges.” *Journal of International Criminal Justice*. Vol.10 (2012), p.839–856. [Consult. 19jan. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1093/jicj/mqs057>>.

RODDEN, Grace; WALSH III, James – “The Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships.”, *The Federal Lawyer* (2011 maio) [Consult. 30set. 2018] Disponível na internet:<URL:[http://www.fedbar.org/Resources\\_1/Federal-Lawyer-Magazine/2011/May/Features/The-Legal-Issues-of-Private-Armed-Security-on-Commercial-Ships.aspx?FT=.pdf](http://www.fedbar.org/Resources_1/Federal-Lawyer-Magazine/2011/May/Features/The-Legal-Issues-of-Private-Armed-Security-on-Commercial-Ships.aspx?FT=.pdf)>.

RYNGAERT, Cedric; RINGBOM Henrik – “Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential” *International Journal of Marine and Coastal Law*. Vol. 31, n.º. 3 (2016), p. 379–94. [Consult. 8set. 2018]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1163/15718085-12341405>>.

SCHECHINGER, Jessica N.M. – “Responsibility for Human Rights Violations Arising from the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel against Piracy. Re-Emphasizing the Primary Role and Obligations of Flag States.” *Amsterdam Law School Research Paper*. N.º58 (2014),p.1–17. [Consult. 2jan. 2019]. Disponível na internet:<URL:[https://doi.org/10.1163/9789004294585\\_006](https://doi.org/10.1163/9789004294585_006)>.

TOUGAS, Marie-Louise – “Commentary on Part I of the Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies During Armed Conflict.” *International Review of the Red Cross*. Vol.96, n.º 893 (2014), p.305–358. [Consult. 25abr. 2019]. Disponível na internet:<URL:<https://doi.org/10.1017/s1816383115000144>>.

WILLIAMS, Simon O. – “Maritime Security: State Jurisdiction Over PCASP.” *The Maritime Executive*, 2014. [Consult. 17mar. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.maritime-executive.com/article/Maritime-Security-State-Jurisdiction-Over-PCASP-2014-12-09>>.

WILPON, Alexis – “Floating Armories: A Legal Grey Area in Arms Trade an the Law of the Sea.” *Georgetown Journal of International Law*. Vol.49, n.º 2 (2017), p. 874–894. [Consult. 24 mar. 2019] Disponível na internet:<URL:<https://www.theguardian.com/world/2013/jan/10/pirate-weapons>>.

## **Livros**

BROWNLIE, Ian. – *Princípios de Direito Internacional Público*. 1ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. ISBN 972-31-0759-7.

GUEDES, Armando M. Marques – *Direito Do Mar*. 1ª ed. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional. 1989. ISBN: 9789723208290

PINHEIRO, Luís de Lima – “Temas de Direito Marítimo: II. O Navio Em Direito Internacional.” *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, 1ª edição, Lisboa: Almedina, p. 447–476., 2012. ISBN: 9789724048093

## **Casos de Tribunal**

ITLOS, caso M/V “Saiga” (No.2) (Saint Vicent e The Grenadines c. Guinea), de 1.7.1999)

TPJI, caso S.S. Lotus (France c. Turkey), Serie A, n.º 10, 7.9.1927.

## **Convenções, Tratados e Códigos**

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982

Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, 1988



### **Guidelines e outros**

The Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict, (Documento Montreux), 2008

GUARDCON Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels (Contrato GUARDCON), 2012

The 100 Series Rules: An International Model Set of Maritime Rules for the Use of Force (RUF) (Regras sobre o Uso da Força), 2013

Guidance on Rules for the Use of Force (RUF) by Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) in Defence of a Merchant Vessel (MV), (Guia sobre as Regras para o Uso da Força por Pessoal de Segurança Privada Armada na Defesa de um Navio Mercante), 2012

### **Relatórios do *Maritime Working Group***

Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security (Maritime Working Group), 29.11.2018. Disponível na internet: <URL: [https://www.mdforum.ch/pdf/2018-11-29mdf\\_maritimeworkinggroup\\_chairssummary\\_29-november-2018.pdf](https://www.mdforum.ch/pdf/2018-11-29mdf_maritimeworkinggroup_chairssummary_29-november-2018.pdf)>.

Working Group on the Use of Private Military and Security Companies in Maritime Security (Maritime Working Group), 8.12. 2019. Disponível na internet: <URL: [http://www.mdforum.ch/pdf/2019-08-12\\_mdf-maritime-wg\\_chairs-summary.pdf](http://www.mdforum.ch/pdf/2019-08-12_mdf-maritime-wg_chairs-summary.pdf)>.

### **Outros Relatórios**

BIMCO – “The Inspection Regime on Paris MoU” (2018). [Consult. 18set. 2018] Disponível na internet: <URL: [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/10/BIMCO-The-Inspection-Regime-on-Paris-MoU-2018\\_10.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/10/BIMCO-The-Inspection-Regime-on-Paris-MoU-2018_10.pdf)>.