

PIRATARIA MARÍTIMA: AMEAÇA GLOBAL

MARITIME PIRACY: GLOBAL MENACE

Nelson Speranza Filho¹

RESUMO

O presente trabalho científico tem como objetivo o estudo da pirataria marítima como um dos desafios para a criação e efetivação de novos paradigmas na área do Direito, principalmente no tocante às relações jurídicas na seara dos transportes internacionais pelo modal aquaviário, comércio internacional e direitos humanos, de forma a efetuar uma análise quantitativa e qualitativa do impacto de tal prática criminosa nestas esferas, ante o fim último de ressaltar a importância do combate ao mencionado delito. Tal fenômeno é, hodiernamente, questão de grande preocupação mundial, dados os enormes prejuízos à economia internacional que arca com gastos que vão desde o pagamento de vultuosos resgates para soltura das vítimas e navios objeto de sequestros, passando pelo efetivo combate ao fenômeno, com emprego de armas militares de última geração, chegando até o aumento dos valores dos contratos de seguro marítimo e, conseqüentemente, dos produtos transportados pelo modal aquaviário, afetando toda a cadeia produtiva e de fornecimento que dependa do citado meio de transporte. Não obstante os referidos prejuízos, a pirataria marítima ainda é responsável por graves violações aos direitos humanos de suas vítimas, o que preocupa toda a comunidade internacional. Diante de tamanhos problemas, detecta-se que devem ser repensadas as atitudes atualmente tomadas pela comunidade global no sentido de solucionar ou ao menos minimizar os efeitos da mencionada prática criminosa.

PALAVRAS-CHAVE: Pirataria Marítima. Direito do Mar. Ameaça global.

¹ Doutorando em Direito Ambiental Internacional, Mestre em Direito Internacional e Especialista em Direito Processual Civil e do Trabalho pela Universidade Católica de Santos (UNISANTOS). Professor universitário na Faculdade do Guarujá – FAGU, integrante do Grupo Educacional UNIESP. Professor convidado no Curso de Especialização em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos – UNISANTOS, presencial e a distância. Professor convidado no Curso de Especialização em Gestão Estratégica de Pessoas da Unimonte. Advogado.

ABSTRACT

This scientific paper has as objective the study of maritime piracy as one of the challenges for the creation and execution of new paradigms in the area of law, especially regarding the legal relationship on the likes of international transport by waterway modal, international trade and human rights, in order to make a quantitative and qualitative analysis of the impact of such criminal activity in these spheres, with the purpose to emphasize the importance of combating the crime mentioned order. This phenomenon is, in our times, issue of major global concern, given the enormous damage to the world economy that pays for expenses ranging from the payment of ransoms to release any significance victims and vessels subject to abductions, through effective combat the phenomenon, with employment of ultimate military weapon, reaching the increasing values of marine insurance contracts and, consequently, of the products transported by waterway modal, affecting the entire production and supply chain that relies on means of transport said. Despite those losses, maritime piracy is still responsible for serious violations of human rights of their victims, which concerns the entire international community. Faced with problems sizes, is detected to be rethought attitudes currently taken by the global community to solve or at least minimize the effects of that criminal activity

KEYWORDS: Maritime Piracy. Law of the Sea. Global menace.

1. INTRODUÇÃO

A presente obra visa analisar as implicações à sociedade global oriundas da prática de atos de pirataria marítima, como um dos desafios para a criação e efetivação de novos paradigmas na área do Direito, principalmente no tocante às relações jurídicas na seara dos transportes internacionais pelo modal aquaviário, comércio internacional e direitos humanos. Para tal, é realizada uma análise quantitativa e qualitativa de tais eventos, com o objetivo de ressaltar a importância do combate a tal conduta delitativa.

A pirataria marítima é fenômeno de grande preocupação na comunidade internacional, dados os enormes prejuízos à economia internacional, que arca com gastos que vão desde o pagamento de vultuosos resgates para soltura das vítimas e navios objeto de sequestros, passando pelo efetivo combate ao fenômeno, com emprego de armas

militares de última geração, chegando até o aumento dos valores dos contratos de seguro marítimo e, conseqüentemente, dos produtos transportados pelo modal aquaviário, bem como as graves violações dos direitos humanos dos trabalhadores marítimos, vítimas das mais diversas e cruéis formas de violência.

Em plena era de grande desenvolvimento na áreas de energia, com a descoberta do pré-sal, e tecnologia, a pirataria marítima se apresenta como um desafio para a ordem internacional, visto que esta prática delitativa é responsável por grandes prejuízos à economia mundial, bem como por graves violações aos direitos humanos de suas vítimas, que são submetidas à violência extrema.

Para o melhor entendimento sobre a questão, faz-se imperioso discorrer sobre o conceito de pirataria marítima que, apesar de normatizado, gera grande discussões a respeito de sua abrangência, bem como das espécies de atos piratescos e *modus operandi*.

Após é realizada uma análise a respeito do impacto desses atos na economia mundial, bem como em relação aos direitos humanos das vítimas afetadas pela pirataria.

Por derradeiro, verifica-se que tal prática delitativa representa grande preocupação para a sociedade global, merecendo, destarte, especial atenção quando do tratamento da temática do combate ao fenômeno da pirataria marítima, sendo necessário que a comunidade internacional repense suas atitudes quando do enfrentamento do tema.

2. CONCEITO DE PIRATARIA MARÍTIMA

A pirataria marítima, definida hoje como ato ilícito, nem sempre teve esta conotação:

[...] pirataria era entendida principalmente como um ato de guerra, quando navios, comandantes e tripulações estavam sob a licença ('Carta de Marque') ou os auspícios de um monarca ou governo para atacar e pilhar a frota de um Estado competidor numa dada rota comercial considerada monopólio para a aquisição de especiarias, tecidos, minerais nobres e presas de animais apreciados pelos artesãos europeus. Adicione-se o fato de que o ato constituía-se de pirataria em qualquer porção do espaço marítimo, fosse realizado em alto-mar ou não (CALIXTO, 2006, p. 202-203).

O conceito de pirataria perdeu hodiernamente seu caráter de ato com participação estatal, passando a ter como essência a finalidade privada, não se

confundindo, portanto, com o corso, que contava com intervenção de um Estado que autorizava sua prática e dela se beneficiava.

A doutrina conceitua pirataria como “o saque, a depredação ou o apresamento de navio, geralmente sob violência, e com fins privados” (MARTINS, 2008, p. 82), ou mesmo como “qualquer roubo ou outro ato de violência, com fins privados e sem autorização de autoridade pública, cometido em mares ou no espaço aéreo localizados fora da jurisdição de qualquer Estado” (JENKINS, 2013).

Entretanto, conforme será exposto mais adiante, quando da análise dos tipos relativos aos atos de pirataria, não apenas atos violentos configuram o fenômeno ora estudado, mas também quaisquer atos de auxílio ou instigação a esta prática.

A Convenção sobre o Alto-Mar de 1958 dispôs sobre os atos de pirataria, em seu artigo 15º, o seguinte:

[...] Constituem pirataria os actos a seguir enumerados:

1) Todo o acto ilegítimo de violência, de detenção ou toda a depredação cometida para fins pessoais pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos:

a) No alto mar, contra um outro navio ou aeronave, ou contra pessoas e bens a seu bordo;

b) Contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens, em local fora da jurisdição de qualquer Estado.

2) Todos os actos de participação voluntária para utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que os comete tem conhecimento de factos que conferem a este navio ou a esta aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata.

3) Toda a acção tendo por fim incitar a cometer os actos definidos nas alíneas 1) e 2) do presente artigo ou empreendida com a intenção de os facilitar.

Tal texto, bem como outros regramentos sobre o tema, foi repetido integralmente na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM III), de 1982, também conhecida como Convenção de Montego Bay, que em seu art. 101 define quais atos são considerados de pirataria, *in verbis*:

[...] Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

a) ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

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

Dessa forma, pode-se conceituar pirataria marítima como o cometimento, participação, induzimento ou instigação, de ato ilícito danoso praticado com fins privados e sem a autorização de autoridade pública, perpetrados pela tripulação ou passageiros de um navio contra navio ou pessoas localizados fora da jurisdição de algum Estado.

Diante de tal conceito, pode-se identificar três elementos que devem ser avaliados quando da análise de atos de pirataria:

O objeto do ato deve ser um navio, aeronave ou passageiros/tripulantes destes veículos. O critério geográfico, por sua vez, estipula que o crime tem que ser perpetrado em alto mar ou em lugar onde não haja a jurisdição de um estado. Por este critério, deixariam de ser considerados todos os atos cometidos nas águas interiores, mar territorial e zona econômica exclusiva (ZEE). [*data venia*, a rigor, a jurisdição é exercida somente no mar territorial e águas interiores, onde o Estado atua na plenitude do uso de seus poderes, visto que a zona contígua destina-se apenas à fiscalização, um preparo para a entrada no navio no mar territorial, assim como na zona econômica exclusiva há somente o monopólio da exploração de recursos naturais, quer sejam de natureza animal (pesca), quer sejam de natureza mineral (por exemplo petróleo)] Os dois primeiros critérios — objeto e localização — são objetivos. Entretanto, a finalidade é subjetiva por natureza, podendo comportar diferentes interpretações. Por exemplo, não há consenso entre os juristas se o *animus furandi*, a intenção de roubar, é elemento necessário ou se atos de insurgentes procurando derrubar seu governo devem ficar fora da definição. A jurisprudência das cortes nos Estados Unidos da América e Reino Unido têm adotado que qualquer ato não autorizado de violência cometido no alto mar é pirataria (CANINAS, 2009, p. 106).

Diante de tal dispositivo legal há que identificar três tipos de ato de pirataria: pirataria propriamente dita, participação na pirataria e instigação ou auxílio à pirataria.

O primeiro tipo tem como elementos característicos: a violência, seja física (depredação) ou moral (mera ameaça), sendo frequente o uso da primeira, dadas as proporções dos meios de transporte das vítimas (navios); e os fins privados, visto que não se confundem os atos de pirataria com atos típicos do poder de império de Estado (presa bélica, captura e apreensão).

Os atos de pirataria referem-se às presas² piratescas:

Denomina-se presa todo ato de depredação, praticado no mar por homens que o percorrem roubando, à mão armada, navios de qualquer nação. Diz respeito, principalmente, ao arrebatamento do navio ou à carga por piratas. É o ato de pirataria (GIBERTONI, 2005, p. 234).

O segundo tipo refere-se à participação na pirataria, segundo o qual não se faz necessária para a caracterização do tipo o elemento da violência, mas sim, apenas, o conhecimento do uso do navio para cometimento de atos de pirataria. Tal espécie é usualmente cometida pela tripulação dos *motherships*³ que não praticam propriamente os atos de violência contra as vítimas de pirataria, mas que tem conhecimento do uso das embarcações para tal fim.

O último tipo faz menção à instigação ou auxílio à pirataria. Incitar refere-se ao ato de instigar, reforçar a ideia de cometer as condutas descritas nas alíneas *a* ou *b* do mencionado dispositivo legal. Auxiliar é a prestação de ajuda material à prática dos citados atos, como por exemplo os piratas que atuam como assistentes de artilharia, no recarregamento das RPGs⁴ utilizadas nos ataques às vítimas.

São equiparados a esses atos os cometidos por navios de guerra na hipótese prevista no art. 102 da CNUDM III, *in verbis*:

Os atos de pirataria definidos no Artigo 101, perpetrados por um navio de guerra, um navio de Estado ou uma aeronave de Estado, cuja tripulação se tenha amotinado e apoderado do navio ou aeronave, são equiparados a atos cometidos por um navio ou aeronave privados.

Vale ressaltar que todos esses atos descritos na CNUDM III, para que possam configurar pirataria, não de ser praticados em lugar não submetido à jurisdição de um Estado, sob pena de serem considerados outros tipos penais previstos na legislação interna de tal Estado, delitos estes classificados pela Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*) como roubo armado contra navios (*armed robbery against ships*), conforme dispõe o item 2.2 do Anexo *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships* da sua Resolução A.922(22):

² Presa significa a tomada de coisa de seu dono.

³ Navios de maior porte (geralmente navios de pesca) usados para coordenar atos de pirataria mais elaborados, das quais saem embarcações menores e mais rápidas.

⁴ Do inglês *rocket-propelled grenade*. Lançadores de granadas propelidas por foguetes.

‘Roubo armado contra navios’ significa qualquer ato ilícito de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, não tipificado como ato de pirataria, dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de um navio dentro da jurisdição do Estado sobre tais infrações.

Faz-se mister ainda mencionar que tal assunto é também disciplinado na Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (*SUA Convention*), que em seu artigo 3º disciplina que:

1. Qualquer pessoa comete delito se, ilícita e intencionalmente:
 - (a) sequestrar ou exercer controle sobre um navio, pela força ou ameaça de força ou por qualquer outra forma de intimidação; ou
 - (b) praticar ato de violência contra pessoa a bordo de um navio, se esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou
 - (c) destruir um navio ou causar dano a um navio ou à sua carga e esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou
 - (d) colocar ou mandar colocar em um navio, por qualquer meio, dispositivo ou substância capaz de destruí-lo ou causar dano a esse navio ou à sua carga, e esse ato puser em perigo ou for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou
 - (e) destruir ou danificar seriamente instalações de navegação marítima ou interferir seriamente em seu funcionamento, se qualquer desses atos for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio; ou
 - (f) fornecer informações que sabe serem falsas, dessa forma pondo em perigo a navegação segura de um navio; ou
 - (g) ferir ou matar qualquer pessoa, em conexão com a prática ou tentativa de prática de qualquer dos delitos previstos nas letras (a) a (f).
2. Qualquer pessoa também comete delito se:
 - (a) tentar cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1; ou
 - (b) ajudar na prática de qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, cometido por qualquer pessoa, ou for, de outra forma, cúmplice de pessoa que cometa tal delito; ou
 - (c) ameaçar, com ou sem condição, conforme disposto na lei nacional, com o objetivo de compelir pessoa física ou jurídica a praticar ou deixar de praticar qualquer ato, cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, letras (b), (c) e (e), se essa ameaça for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio em questão.

A *SUA Convention*, também conhecida como Convenção de Roma de 1988, foi criada com a finalidade de suprir a anomia existente na CNUDM no sentido de ser elemento da pirataria o fim privado do ato, dessa forma, não integrando o tipo condutas baseadas em outros fins, como por exemplo políticos e religiosos.]

Como se depreende, a Convenção de Roma de 1988, veio superar a lacuna da CNUDM ao não cobrir atos políticos ilícitos em suas

definições sobre pirataria, superando, bem assim, a necessidade do envolvimento de dois navios para caracterizar o ato. Ao generalizar a ofensa ou a ilicitude, as disposições do tratado de Roma se aplicam tanto aos atos terroristas marítimos – privados ou políticos – quanto à pirataria marítima. (CALIXTO, 2006, p. 223)

Todavia, vale ressaltar que os atos de terrorismo marítimo não se confundem com os de pirataria marítima, dada a finalidade privada destes, que são o objeto da presente obra.

3. ESPÉCIES DE PIRATARIA

O *International Maritime Bureau* (IMB) disciplina que há três dimensões de atos de pirataria: o *Low-Level Armed Robbery* (LLAR), o *Meddium-Level Armed Assault and Robbery* (MLAAR), e o *Major Criminal Hijack* (MCHJ) (SARAMAGO, 2009).

3.1. LOW-LEVEL ARMED ROBBERY

Refere-se à modalidade mais simples de pirataria, sem destruição de partes do navio ou mesmo sequestro da tripulação, e com menor rentabilidade para os agentes, visto que consiste muitas vezes em pequenos roubos ou furtos.

O ‘Low-Level Armed Robbery’ é o nível mais baixo da pirataria, no qual os piratas assaltam o navio e a tripulação e fogem, sendo um dos romoves do assalto o cofre do navio. Estes tipos de ataques ocorrem, normalmente, enquanto o navio está no porto ou no ancoradouro, sucedendo-se, normalmente à noite. Ocasionalmente, contudo raramente, o navio é levado para venda. (SARAMAGO, 2009)

Vale ressaltar que é comum o enquadramento de tal delito no conceito de *armed robbery against ships*, dado o fato de ocorrer com maior frequência em portos, área de jurisdição do Estado em que se situa o porto.

Como exemplo, pode ser citado o evento ocorrido no dia 16 de outubro de 2012⁵, em Conakry, na Guiné, em que seis assaltantes embarcaram em um navio cargueiro ancorado, furtando carga armazenada em contêineres. A tripulação ficou a salvo, pois se escondeu nos alojamentos, entrando em contato imediatamente com o Centro de

⁵ Fonte: ICC. Disponível em: < <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report/details/117/279>>. Acesso em: 29 out. 2012.

Denúncias do *Internacional Maritime Bureau*, que transmitiu a mensagem às autoridades competentes. Os assaltantes fugiram com as citadas mercadorias ao ver a embarcação da patrulha enviada se aproximando. Outro caso ocorreu 18 do mesmo mês e ano, em Tanjung Datu, em Sarawak, na Malásia, onde ladrões abordaram um rebocador que puxava uma balsa, roubaram o dinheiro da tripulação e fugiram⁶.

3.2. MEDIUM-LEVEL ARMED ASSAULT AND ROBBERY

É uma espécie intermediária de pirataria, em que são empregados armamentos poderosos, utilizando violência para a consecução dos atos piratescos e táticas de abordagem das vítimas.

Segue-se o ‘Medium-Level Armed Assault and Robbery’, no qual os actos de pirataria são realizados por grupos que se encontram bem organizados e que operam com embarcações rápidas nas proximidades da costa. No entanto, o raio de acção pode ser alargado pela utilização de ‘navios-mãe’ (*mother-ships*), possuindo, frequentemente, radar. Neste caso, já estamos perante um maior nível de brutalidade, com tripulação ameaçada, amarrada, e possivelmente ferida. O armamento utilizado abrange armas automáticas, RPG’s ou morteiros. (SARAMAGO, 2009)

Esta espécie também é classificada normalmente como *armed robbery against ships*, dado o fato de comumente visar navios ancorados. Entretanto, nada impede que seja realizada em região fora da jurisdição de algum Estado, posto que os agentes contam com embarcações maiores que lhes dão suporte.

O *modus operandi* nessa modalidade de pirataria geralmente observa o seguinte:

[...] as horas iniciais da manhã são o momento favorito dos piratas para atacar os navios que estão de passagem em alto mar. Usualmente, estes atacantes tem um bom conhecimento de navios e se aproximam dos navios com rapidez de dezessete nós [aproximadamente 31,5km/h]. Os piratas usam cordas e ganchos para chegarem ao convés. A partir deste ponto, os procedimentos usados são similares aos empregados pelos ladrões armados nos portos. Os piratas de alto mar, entretanto, parecem ser mais violentos do que seus colegas da costa e geralmente são mais bem armados. Depois de roubarem a tripulação e pegarem tudo o que puderem da carga do navio, os piratas normalmente trancam os membros da tripulação em seus aposentos. Os piratas então partem,

⁶ Fonte: ICC. Disponível em: < <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report/details/117/282>>. Acesso em: 29 out. 2012.

deixando o navio se movendo sem ninguém na ponte. (GOTTSCHALK, Jack A. *et al*, 2000, p. 130, tradução nossa).

Como exemplos, podem ser citados os eventos ocorridos no dia 15 de outubro de 2012⁷, no sul de Brass, na Nigéria, em sete piratas armados embarcaram em um rebocador através de uma lancha lançada de um navio mãe, roubando os pertences pessoais da tripulação, bem como sequestrando sete integrantes desta; e no dia 4 do mesmo mês e ano, em Lomé, Togo, em que:

Cerca de 10-12 piratas armados com armas automáticas embarcaram em um navio-tanque à deriva. Os piratas sequestraram o navio tanque e reuniram toda a tripulação na ponte enquanto esperavam por uma bunker barge [um navio tanque pequeno de reabastecimento] para roubar a carga do navio. Quando a bunker barge chegou, a tripulação do navio foi forçada a preparar as defesas para o navio atracar ao seu lado. Depois de roubar a carga os piratas trancaram a tripulação na cabine do Comandante, danificando alguns dos equipamentos de navegação, roubaram dinheiro navio, pertences pessoais da tripulação, provisões e itens eletrônicos e depois deixaram o navio-tanque em 05/10/2012 nas primeiras horas da manhã. Todos os tripulantes estão a salvo apesar de algumas lesões físicas.⁸

3.3. MAJOR CRIMINAL HIJACK

Esta é a forma mais grave de pirataria e a mais rentável das três espécies.

Na dimensão mais elevada distinguida pelo IMB, o '*Major Criminal Hijack*', as ações são perpetradas por organizações regionais de grande dimensão, ou mesmo internacionais. Aqui, o navio é sequestrado, e é pedido um resgate; há o recurso à violência extrema (por vezes a tripulação é assassinada). Pode acontecer o navio ser repintado, ser-lhe dada outra bandeira e registo sob outro nome (*Phantom Ship*). São uma pequena parte dos crimes de pirataria ocorridos em todo o mundo, no entanto os mais rentáveis.

Quanto à última espécie, faz-se mister mencionar importante caso, o do petroleiro MV Sirius Star, o maior navio já sequestrado por piratas da história. Com carga

⁷ Fonte: ICC. Disponível em: < <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report/details/117/283>>. Acesso em: 29 out. 2012.

⁸ Fonte: ICC. Disponível em: < <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report/details/117/268>>. Acesso em: 29 out. 2012.

A principal rota marítima (*core route*), que liga as regiões da América do Norte, Europa e Ásia, passa por todas as zonas de risco classificadas pelo IMB.

Todavia, vale ressaltar que o IMB realiza seus estudos estatísticos incluindo nos atos de pirataria os roubos armados praticados contra navios. Tal cálculo visa aumentar o número de incidentes reportados para fomentar o combate a estes delitos.

Tecnicamente, somente há pirataria se as condutas praticadas estiverem de acordo com os ditames legais do art. 101 da CNUDM, isto é, somente se as condutas forem realizadas “em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado”, no caso, além dos limites do mar territorial, pois, do contrário, constituem-se em crimes de jurisdição interna dos Estados onde foram praticados.

Destarte, somente algumas das áreas listadas como zonas de risco pelo IMB são realmente regiões onde há relevante número de incidentes de pirataria, como é o caso da Costa da Somália, Golfo de Áden e Golfo da Guiné. As demais são áreas onde o maior número de ataques constituem roubos armados contra navios, visto que praticados em portos, ancoradouros, ou águas próximas à costa.

5. AMEAÇA GLOBAL

O fenômeno da pirataria marítima é de grande interesse da sociedade global, visto que mais de 80% do volume de comércio mundial é realizado através do modal aquaviário (UNCTAD, 2011, p. 26, tradução nossa). De acordo com relatório elaborado em 2012 pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*):

Dados preliminares indicam que o comércio marítimo mundial manteve-se estável em 2011 e cresceu 4%, com um total de volumes atingindo o recorde de 8,7 bilhões de toneladas [...]. Esta expansão foi impulsionada pelo rápido crescimento nos volumes de carga seca (5.6%) propélido pelo otimismo do comércio de contêineres e granel, que cresceram 8,6% (expresso em toneladas) e 5,4%, respectivamente. (UNCTAD, 2012, p. 5, tradução nossa)

Tal interesse é ainda reafirmado pelos altos índices desse delito no mundo. Visando ilustrar tal assertiva, segue gráfico abaixo elaborado com base no relatório anual do IMB no ano de 2013 (ICC-IMB, 2014, p. 5-6).

FIGURA 2. Gráfico sobre a evolução do número de incidentes de pirataria e roubo contra navios no mundo



Vale ressaltar que o IMB elabora suas estatísticas incluindo os delitos praticados dentro de áreas sujeitas à jurisdição de um Estado, ou seja, os chamados roubos armados contra navios.

Devido a este fato, para a obtenção, *data venia*, de um estudo mais refinado, que se coadune com o objeto da presente pesquisa científica, há que se considerar apenas os incidentes ocorridos nas áreas críticas africanas, quais sejam: Golfo da Guiné (Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e Gabão), Somália, Golfo de Áden, Mar Vermelho, Mar Arábico, e Oceano Índico (visto que estes quatro últimos são assolados por piratas somalis).

Diante do exposto, para facilitar a análise das idiosincrasias dessas áreas, pode-se dividi-las em dois grupos, o Oeste da África e o Nordeste da África, e com base no citado relatório do IMB chegar aos seguintes números:

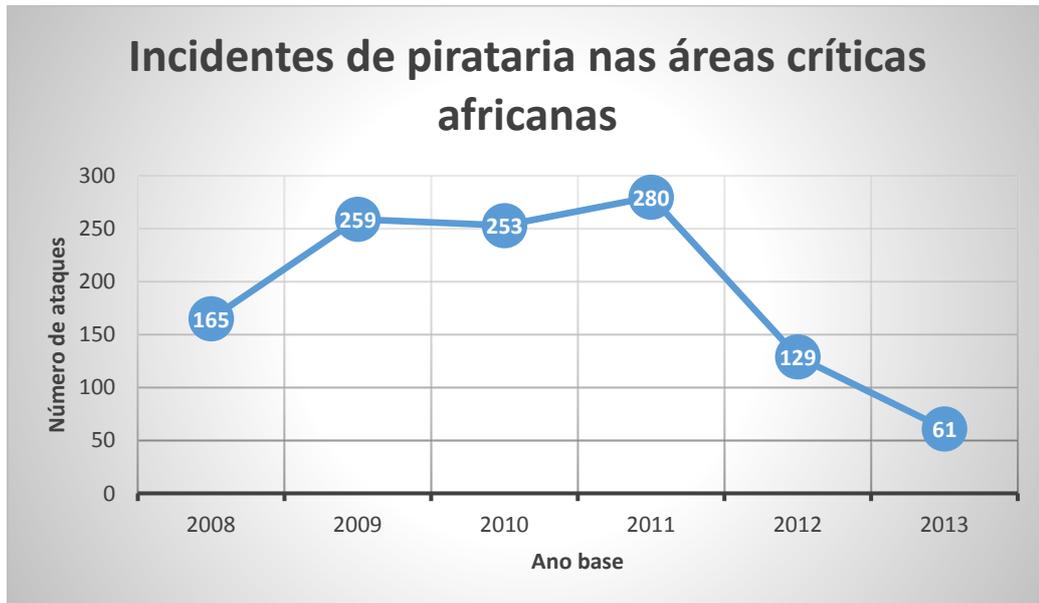
FIGURA 3. Tabela com o número de incidentes de pirataria nas zonas de risco africanas

	Ano	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Oeste da África	Costa do Marfim	3	2	4	1	5	4
	Gana	7	3	0	2	2	1
	Togo	1	2	0	6	15	7
	Benin	0	1	0	20	2	0
	Nigéria	40	29	19	10	27	31
	Camarões	2	3	5	0	0*	0
	Guiné Equatorial	1	5	6	5	3	1
	Gabão	0	0	0	0	0	2
	SUBTOTAL	54	45	34	44	54	46
Nordeste da África	Somália	19	80	139	160	49	7
	Golfo de Áden	92	117	53	37	13	6
	Mar Vermelho	0	15	25	39	13	2
	Mar Arábico	0	1	2	0	0	0
	Oceano Índico	0	1	0	0	0	0
	SUBTOTAL	111	214	219	236	75	15
TOTAL	165	259	253	280	129	61	

* Foi relatado ao IMB apenas 1 ataque em Camarões, mas não será considerado neste levantamento, pois o navio estava atracado, configurando, desta forma, roubo armado contra navio e não pirataria marítima.

Graficamente, a evolução da pirataria nas áreas críticas africanas podem ser assim representadas:

FIGURA 4. Gráfico sobre o número de incidentes de pirataria nas áreas críticas africanas



Os frequentes ataques de piratas, a despeito da redução que se evidencia, dada a adoção de diversos mecanismos de boa governança no combate a tal fenômeno, causam ainda enormes prejuízos à economia mundial e às vítimas da violência empregada em tais investidas.

5.1. CUSTOS À ECONOMIA MUNDIAL

Quanto aos impactos da pirataria na economia, faz-se mister mencionar que a organização não-governamental *Oceans Beyond Piracy* (OBP) publicou um relatório sobre os gastos com o combate a este fenômeno.

Oceans Beyond Piracy divulgou um relatório que levanta preocupações sobre o custo da pirataria da Somália para a economia mundial. Aproximadamente 80% de todos os custos são suportados pela indústria naval, enquanto os governos são responsáveis por 20% das despesas associadas contra ataques de piratas. O relatório estima que o custo econômico da pirataria em 2011 foi entre \$ 6,6 e US\$ 6,9 bilhões. A repartição dos custos mais notáveis inclui US\$ 2,7 bilhões em custos de combustível associados com velocidades maiores de navios que transitam por áreas de alto risco, US\$ 1,3 bilhões para as operações militares, e US\$ 1,1 bilhões para o equipamento de segurança e guardas armados. Além disso, 635 milhões dólares são atribuídos aos seguros, \$486 a US\$ 680 milhões são gastos em re-roteamento de embarcações ao longo da costa ocidental da Índia, e \$ 195 milhões é o custo estimado com os adicionais de horas extras e de risco para os marítimos.

A grande maioria (99%) dos bilhões gastos está ligada a custos recorrentes associados à proteção de navios - os custos que devem ser repetidos a cada ano. Este número está em nítido contraste com a \$ 38 milhões gastos para a acusação, prisão, e criação de capacidade regional e da Somália para combater a pirataria. A média de resgates aumentou 25%, de aproximadamente US\$ 4 milhões em 2010 para US\$ 5 milhões em 2011. Embora o custo total para resgates foi de US\$ 160 milhões para 2011, o dinheiro recolhido por piratas representa apenas 2% do custo total da economia. Enquanto resgates proporcionam o incentivo para que os piratas somalis ataquem navios e mantenham reféns, eles representam um custo desproporcionalmente pequeno em comparação com os quase US\$ 7 bilhões gastos para impedir esses ataques. (SAFETY4SEA, 2012, tradução nossa).

Diante de tais dados, pode-se afirmar que, apesar da grande queda no número de incidentes de pirataria de 2011 para 2013, devido aos mecanismos de governança empregados no combate a tal prática criminosa, os atuais gastos não devem variar muito em relação ao ano base do relatório acima, visto que o emprego de manobras de defesa pela própria tripulação alvo do ataque, bem como de operações militares para proteção desta, juntamente com as despesas com seguradoras, continuam sendo aplicáveis atualmente, dado o cenário de insegurança e instabilidade das áreas afetadas pela pirataria.

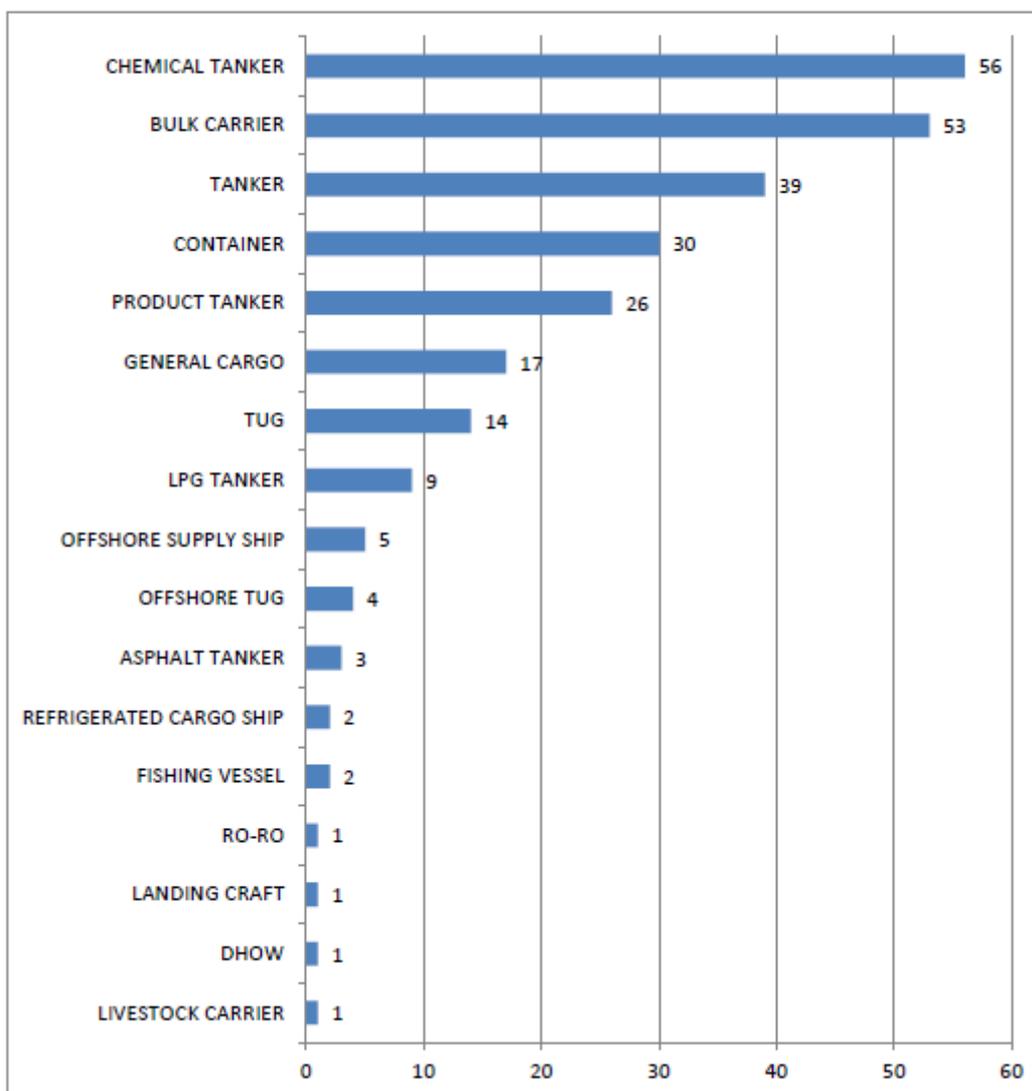
Esses prejuízos não se resumem somente à perseguição dos envolvidos ou ao pagamento de seguros e a tomada de medidas protetivas, chegando a afetar a balança comercial dos Estados assolados por este delito.

A África parece ser diretamente afetada. Em 2010, os custos macroeconômicos de quatro países Africanos selecionados e o Iêmen totalizaram \$1,25 bilhão, com o Egito incorrendo em na maior perda por ano (\$642 milhões) seguido pelo Quênia (\$414 milhões), Iêmen (\$150 milhões), Nigéria (\$42 milhões) e Seychelles (\$6 milhões). No Quênia, por exemplo, os custos de importação estão estimados a aumentar \$23,9 milhões por mês e os custos das exportações \$9,8 milhões por mês graças ao impacto da pirataria na cadeia de fornecimento. (UNCTAD, 2011, p. 29)

A pirataria marítima também afeta a cadeia de abastecimento de diversos países, ao passo que, com base no relatório anual de 2013 (ICC-IMB, 2014, p. 14) do IMB, pode-se afirmar que os navios mais visados pelos piratas são tanques de produtos químicos, graneleiros, tanques e contêineres, conforme se verifica no gráfico abaixo.

FIGURA 5. Tipos de navios atacados Janeiro-Dezembro de 2013.

CHART D: Type of vessels attacked January – December 2013



Vale lembrar que uma enorme quantidade de navios passa por zonas de risco de pirataria, “aproximadamente 25 mil navios atravessam anualmente o Golfo do Áden – o que representa mais de dois mil navios por mês” (BRANDÃO; VENÂNCIO, 2011). Geralmente são visados navios que transportam petróleo, dado o alto valor da carga. Este fato representa grande preocupação para a economia mundial, visto que o petróleo é responsável por significativa fatia do mercado internacional.

Considerando que o transporte marítimo do petróleo (óleo cru e produtos derivados) corresponde a um percentual de 18% no comércio internacional, de acordo com dados da OMC, enquanto matéria-prima primária, reflete que o mesmo possui expressiva participação das trocas

internacionais, correspondendo a 18,2% de todo o comércio global, no ano de 2008 [...]. (BRANDÃO; VENÂNCIO, 2011)

O dano causado pela pirataria marítima fica ainda maior se considerado o fato de que o petróleo é utilizado na cadeia de produção e fornecimento de outros produtos, visto que ora é matéria-prima para produção de produtos (polímeros plásticos, lubrificantes etc.) ora como fonte de energia (gasolina, óleo diesel), afetando diretamente os preços de outras diversas mercadorias. Além disso, a indústria naval recorre a contratos de seguro marítimo para se resguardarem de maiores prejuízos.

Em adição aos gastos com combustível, os custos de outros itens estão aumentando. Drewry [Shipping Consultants Ltd.] estima que os custos de operação de navios aumentaram entre 4 e 6 por cento, dependendo do segmento de mercado. Isto foi devido ao aumento dos preços das commodities, o que elevou os custos de lubrificação, reparo e manutenção, bem como ao seguro adicional contra a pirataria. [...] Enquanto a pirataria ao longo do Golfo na Guiné quase que não existia há 10 anos atrás, ela tem se tornado uma questão de crescente preocupação, ocasionando a alta do prêmio de seguro para nos navios operando na região. Despesas com re-roteamento para desviar de áreas de alto risco e investimento em equipamento de segurança são custos adicionais causados pela pirataria. Navios também navegam em altas velocidades para evitar sequestros, o que aumenta os custos com combustível. Até 2011, nenhum navio que operava a 18 nós ou mais foi sequestrado com sucesso. Os custos diretos da pirataria para a indústria marítima foram estimados a chegar em um valor entre \$3,4 bilhões e \$8,7 bilhões em 2010. (UNCTAD, 2011, p. 26/64, tradução nossa)

A Organização para Desenvolvimento e Cooperação Econômica (OECD), mencionou no relatório denominado *Clarifying Trade Costs in Maritime Transport* o problema causado pelos aumentos nos prêmios de seguros devido à pirataria.

Transportadores interiorizam os riscos da pirataria em certas rotas marítimas em seus custos de transporte. Exportadores ou afretadores também podem comprar mais cobertura de seguro quando exportam através de conhecidas águas infestadas por piratas, aumentando os custos de transportes em geral. Similarmente, risco climático traz maiores custos aos transportadores que eles presumivelmente passam ao menos em parte aos seus clientes. (OECD, 2008, p. 14)

Destarte, a pirataria não se apresenta apenas como risco à segurança da navegação marítima, mas também como fator capaz de influenciar, e muito, valores e mercados, dados os referidos riscos enfrentados para o transporte das mais diversas cargas.

5.2. CUSTOS HUMANOS

Primeiramente, cabe lembrar que somente há prática de atos de pirataria marítima se estes forem cometidos em local não sujeito à jurisdição de algum Estado, havendo apenas duas regiões no mundo onde este delito é endêmico: o Noroeste africano, conhecido como Chifre da África, e o Golfo da Guiné, no Leste da África.

Conforme já exposto anteriormente, o *modus operandi* observado pelos piratas presentes nas zonas de risco africanas consiste no uso de extrema violência na maioria das vezes, visto que normalmente abordam o navio vítima já abrindo fogo contra ele, com emprego de armas de grosso calibre (rifles de assalto, como por exemplo AK-47) ou mesmo explosivos lançados contra o navio (RPGs e morteiros).

No momento da abordagem do navio alvo do ataque o uso da violência torna-se ainda mais comum, podendo qualquer tentativa de resistência por parte dos marítimos resultar em execução do insurgente ou de toda a tripulação.

Comumente, como se observa nos constantes ataques piratas, é relativamente baixo o número de mortes de tripulantes em relação ao número de incidentes. Isto se dá pelo fato de que a vida dos tripulantes é de extrema valia para os piratas, posto que valem vultuosos pedidos de resgate e impedem as forças militares que patrulham as regiões críticas de efetuarem ataques massivos às bases piratas.

Um porta-voz da UE informou que aviões marítimos e uma base de helicópteros de ataque participaram de ataques aéreos no início da terça-feira [15/05/2012] ao longo da costa da Somália. Não foram registradas vítimas nos ataques aéreos, que ocorreram ao longo da costa central da Somália, na região de Galmudug. Muitos barcos piratas foram destruídos, segundo o comunicado.

O ataque aos piratas somalis foi parte de uma abordagem abrangente para combater a pirataria. As forças da UE foram transportadas de helicóptero para as bases dos piratas perto do porto de Haradheere. As forças anti-pirataria têm sido relutantes em atacar bases do continente, temendo pela tripulação dos navios capturados. [...]

Um porta-voz acrescentou que a operação foi realizada com o total apoio do governo da Somália, após ampla vigilância, e o objetivo era negar aos piratas somalis um seguro paraíso terrestre.

A UE permitiu que seus navios de guerra ataquem alvos de piratas na costa desde o mês passado, mas o primeiro ataque a piratas somalis ocorreu terça-feira 15 de maio.¹¹

¹¹ Fonte: Forças da UE no primeiro ataque aos piratas somalis. Disponível em: <<http://www.onip.org.br/noticias/sintese/forcas-da-ue-no-primeiro-ataque-aos-piratas-somalis/>>. Acesso em: 23/03/2013. (sic)

Mesmo com baixos índices de homicídios, se comparados ao elevado número de incidentes de pirataria, são diversas as formas de violência praticadas pelos piratas, representando preocupantes violações aos direitos humanos, dadas a constância e quantidade das violações.

O IMB, em seu relatório anual de 2013 (ICC-IMB, 2014, p. 11), classificou e quantificou os tipos de violência sofrida pelas tripulações vítimas de pirataria e assalto armado contra navio no mundo. Tal classificação obedece o seguinte quadro:

FIGURA 6. Tipos de violência cometidos por piratas contra a tripulação. Janeiro a Dezembro de 2009 a 2013.

TABLE 8: Types of violence to crew, January – December 2009 – 2013

Types of Violence	2009	2010	2011	2012	2013
Assaulted	4	6	6	4	-
Hostage	1050	1174	802	585	304
Injured	69	37	42	28	21
Kidnap/Ransom	12	27	10	26	36
Killed	10	8	8	6	1
Missing	8	-	-	-	1
Threatened	14	18	27	13	10
Total	1167	1270	895	662	373

Ainda de acordo com o mesmo relatório (ICC-IMB, 2014, p. 11), pode-se identificar a espécie e quantidade dos atos de violência praticados nas regiões críticas africanas no ano de 2013.

FIGURA 7. Tipos de violência cometidos por piratas contra tripulação nas áreas críticas africanas em 2013.

	Tipo de violência	Reféns	Ameaçados	Assaltados	Feridos	Mortos	Sequestrados
Oeste da África	Costa do Marfim	31	0	0	2	0	0
	Gana	0	0	0	0	0	0
	Togo	33	0	0	5	0	2
	Benin	0	0	0	0	0	0
	Nigéria	43	0	0	4	1	34
	Camarões	0	0	0	0	0	0

	Guiné Equatorial	0	0	0	0	0	0
	Gabão	24	0	0	0	0	0
	Subtotal	131	0	0	11	1	36
Nordeste da África	Somália	20	0	0	0	0	0
	Golfo de Áden	14	0	0	0	0	0
	Mar Vermelho	0	0	0	0	0	0
	Mar Arábico	0	0	0	0	0	0
	Oceano Índico	0	0	0	0	0	0
	Subtotal	34	0	0	0	0	0
	TOTAIS	165	0	0	11	1	36

Conforme se verifica nas tabelas acima, dos 373 atos de violência relativos a atos de pirataria ou assalto armado praticado contra navios no mundo, 231 são praticados nas zonas de risco de pirataria marítima, o que representa aproximadamente 61,93% dos atos de violência praticados.

O projeto *Oceans Beyond Piracy* da *One Earth Future Foundation*, junto a ICC-IMB, divulgou, em 22 de junho de 2012, um relatório (ICC-IMB; *Oceans Beyond Piracy*, 2011, p. 4, tradução nossa) sobre os custos humanos causados pela pirataria na Somália em 2011. Em resumo, chegaram aos seguintes números:

A primeira parte do relatório avalia os crimes cometidos por piratas em 2011. Estes foram cometidos contra marítimos transitando por Área de Alto Risco em 2011 que estavam em navios que foram baleados, abordados, ou sequestrados; marítimos que foram feitos reféns em 2010 mas continuaram cativos em 2011; marinheiros de yachts particulares abordados e atacados por piratas; e pessoas no porto, incluindo trabalhadores de ajuda humanitária e turistas, que foram sequestrados e mantidos em cativeiro para resgastes.

- 3.863 marítimos foram assaltados por piratas durante os estágios iniciais de um ataque baleando com armas que incluem rifles de assalto e granadas propelidas por foguetes (RPGs).
- 968 marítimos tiveram contato próximo com piratas armados que abordaram seus navios. 413 (44%) deles que tiveram tais contatos foram resgatados de cidadelas por forças navais depois de esperarem por horas (e em alguns casos dias) como muitas vezes os piratas lutaram para romper a sala segura.
- 1.206 indivíduos foram mantidos reféns em 2011 por grupos de piratas. Estes incluem:
 - 555 marítimos que foram atacados e feitos reféns em 2011

- 645 reféns capturados em 2010 que permaneceram nas mãos dos piratas em 2011 incluindo
 - 26 reféns estiveram cativos por mais de 2 anos
 - 123 reféns estiveram cativos por mais 1 ano
- 6 turistas e trabalhadores de ajuda
- 35 reféns morreram em 2011:
 - 8 foram mortos por piratas durante o ataque ou depois de serem capturados
 - 8 morreram de doenças ou má nutrição causada por acesso deficiente à comida, água, e ajuda médica adequada
 - 19 morreram durante os esforços de resgate por navios da marinha ou na tentativa de fuga, a maioria estava sendo usada como escudo humano por piratas
- Os reféns mantidos cativos em 2011 predominantemente vieram de países não membros da OECD, especialmente das Filipinas (17%), China (9%), e Índia (8%). Somente 7% vieram de países membros da OECD.
- É estimado que 111 piratas foram mortos em 2011 com base em dados da mídia aberta:
 - 78 morreram em confrontos diretos com forças navais
 - 3 morreram em confrontos com as forças de segurança de Puntland
 - 30 morreram em lutas com outros piratas por resgates e reféns

Pode-se afirmar que tais números não correspondem mais ao cenário da pirataria no mundo, dada a redução no número de ataques desta espécie, como já demonstrado anteriormente. Todavia, este fato não diminui o interesse da sociedade global no enfrentamento de tal delito, visto que toda forma de violência deve ser combatida, ainda mais as decorrentes de graves violações aos direitos humanos.

Neste diapasão, há sérias acusações em relação à prática de atos de tortura pelos piratas somalis contra tripulantes feitos reféns.

Piratas somalis são conhecidos por praticarem extremas formas de abuso contra reféns incluindo espancamentos, confinamento de reféns em freezers, e colocação de algemas plásticas em torno das genitais dos reféns. Em linguagem comum, muitas pessoas, incluindo as próprias vítimas, chamam estes abusos de tortura. [...] (ICC-IMB; Oceans Beyond Piracy, 2011, p. 26, tradução nossa)

Tais dados estatísticos evidenciam que as áreas assoladas pela pirataria marítima são realmente uma preocupação, dada a quantidade de sérias violações aos direitos humanos das tripulações vítimas destes ataques, de forma a representar um desafio na efetivação das normas internacionais de garantia a tais direitos.

7. CONCLUSÃO

A pirataria marítima é fenômeno de extrema relevância para a sociedade global, visto que os prejuízos dele advindos são preocupantes e comuns à toda a comunidade mundial.

Hodiernamente, a pirataria se apresenta como um dos maiores desafios na esfera internacional para o transporte pelo modal marítimo, afetando toda a cadeia produtiva e de fornecimento, visto que os navios mais visados pelos criminosos são os que transportam produtos químicos, petróleo e cargas gerais a granel ou em containers. Quando os navios são sequestrados e sua carga roubada, há a interrupção de tais cadeias, o que gera enorme prejuízo a todos os envolvidos nesta relação. Diante disso, os armadores que transportam cargas pelas chamadas zonas críticas, localizadas nas principais rotas de comércio marítimo mundial, tem que arcar com prêmios mais caros, majorados em razão do aumento do risco ao qual o objeto do contrato de seguro é submetido.

Não obstante tais prejuízos, há outros que não podem ser mensurados, posto que causados às vidas humanas envolvidas na prática do citado delito. Atualmente, o número de incidentes de pirataria foi bastante reduzido, se comparados aos dos anos anteriores. Entretanto, ainda se apresentam em escala alarmante, em número que preocupa a comunidade internacional, dada a violência extrema típica de tais ataques.

Nesse compasso, torna-se evidente a necessidade de serem repensadas atitudes da comunidade global a fim de combater tal fenômeno. Atualmente, estas atitudes consistem no emprego de máquinas e estratégias militares altamente dispendiosas, o que agrava ainda mais os custos gerados pela pirataria.

Quando da aplicação de mecanismos de boa governança, há que serem considerados outros aspectos relacionados à pirataria marítima, como a ausência de condições para um desenvolvimento digno das populações das áreas afetadas e a incapacidade de autogestão das atividades precípuas pelos Estados a elas relacionados.

Destarte, na criação de novos paradigmas, bem como na efetivação dos atuais, relativos à área dos transportes por meio marítimo, há que ser levada em conta a pirataria como desafio que deve ser superado.

Nesta toada, não obstante o emprego das atuais medidas de enfrentamento do problema que se fazem necessárias, acredita-se que o empoderamento da figura estatal, através de investimentos na criação de capacidade de autogestão das atividades precípuas

dos Estados assolados pelo fenômeno pode ser uma solução, com resultados em longo prazo, viável para a erradicação do problema ou, ao menos, sua minimização.

REFERÊNCIAS

BRANDÃO, Clarissa; VENÂNCIO, Daiana Seabra. O impacto da pirataria marítima na indústria do petróleo, In: 6º Congresso Brasileiro de P&D de Petróleo e Gás. 2011. Disponível em: <<http://www.portalabpg.org.br/PDPetro/6/publicacoes/repositorio/trabalhos/26020720052011628.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2013.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2 ed. São Paulo: Lex Editora, 2006.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria marítima moderna: história, situação atual e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 14, 2009, p. 106. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2009/Pirataria%20mar%C3%ADtma%20moderna%20-%20Hist%C3%B3ria%20-%20Situa%C3%A7%C3%A3o%20atual%20e%20Desafios%20-%20Osvaldo%20Pe%C3%A7anha%20Caninas.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2012.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GOTTSCHALK, Jack A. *et al.* **Jolly Roger with an Uzi: the rise and threat of modern piracy**. Annapolis: Naval Institute Press, 2000.

Hijacked Saudi oil tanker Sirius Star on the move. Disponível em: <<http://www.guardian.co.uk/world/2009/jan/09/somalia-pirates-supertanker-ransom>>. Acesso em: 10 set. 2012.

ICC-IMB. **Piracy and Armed Robbery against Ships: report for the period 1 january – 31 december 2013**. Londres, 2014.

ICC-IMB; *Oceans Beyond Piracy*. **The Human Cost of Somali Piracy in 2011**. 2012. Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop_2011.pdf>. Acesso em: 24/03/2013.

JENKINS, John Philip. Piracy. In: Encyclopaedia Britannica. Disponível em: <<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/461493/piracy>>. Acesso em: 12 set. 2013.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. 3 ed. vol. I. Barueri: Manole, 2008.

NT saudita foi liberado segundo fontes somalis. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/2009/01/11/nt-saudita-foi-liberado-segundo-fontes-somalis/#axzz1t6Xu97FH>>. Acesso em: 10 set. 2012.

OECD. **Clarifying Trade Costs in Maritime Transport**. 2008. Disponível em: <http://www.wto.org/english/res_e/reser_e/gtdw_e/wkshop08_e/korinek_e.pdf>. Acesso em 25 out. 2012.

RODRIGUE, Jean-Paul. **Main Maritime Shipping Routes**. Disponível em: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/main_maritime_shipping_routes.html>. Acesso em: 14 mar. 2013.

SAFETY4SEA. Somali Piracy's Impact on the Global Economy Nears \$7 Billion in 2011. 08/02/2012. _____. Disponível em: <[http://www.safety4sea.com/page/9459/4/somali-piracy-s-impact-on-the-global-economy-nears-\\$7-billion-in-2011-](http://www.safety4sea.com/page/9459/4/somali-piracy-s-impact-on-the-global-economy-nears-$7-billion-in-2011-)>. Acesso em: 11 set. 2012.

SARAMAGO, Maria Lisa Miranda. A pirataria no século XXI. **Academia de Marinha**. 13/05/2009. Disponível em: <http://www.marinha.pt/PT/amarinha/atividade/areacultural/academiademarinha/Documents/textos_conferencias/13JAN09.pdf>. Acesso em: 10 set. 2012.

UNCTAD Secretariat. **Review of maritime transport 2011**. United Nations Publication, 2011.

UNCTAD Secretariat. **Review of maritime transport 2012**. United Nations Publication, 2012.