OS CUSTOS DA PIRATARIA MARÍTIMA À ECONOMIA GLOBAL

Nelson Speranza Filho
Advogado. 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. Pós-graduado *lato sensu* em Direito Processual Civil e Direito Processual do Trabalho pela Universidade Católica de Santos – UNISANTOS. Mestre em Direito Internacional pela Universidade Católica de Santos – UNISANTOS. Autor de artigos jurídicos.

RESUMO

O presente trabalho científico tem como objetivo o estudo das implicações à economia global oriundas da prática de atos de pirataria marítima, de forma a efetuar uma análise quantitativa e qualitativa deste impacto, 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, consequentemente, dos produtos transportados pelo modal aquaviário.

PALAVRAS-CHAVE: Pirataria Marítima. Direito do Mar. Economia Global.

ABSTRACT

This scientific work aims to study the implications over the global economy arising from the acts of maritime piracy in order to make a quantitative and qualitative analysis of this impact, compared to the last goal to emphasize the importance of combating mentioned offense. This phenomenon is, in our times, a matter of great concern worldwide, given the enormous damage to the world economy that pays for expenses ranging from payment of any significance ransom for release of ships and victims of kidnappings object, going effective combat the phenomenon, with employment military weapons of last generation, reaching the higher values of marine insurance contracts and therefore the products transported by waterway.

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

SUMÁRIO

1. Introdução; 2. Conceito de Pirataria Marítima; 3. Espécies de Pirataria; 3.1. *Low-level Armed Robbery*; 3.2. *Medium-level Armed Assaul and Robbery*; 3.3. *Major Criminal Hijack*; 4. Zonas de Risco; 5. Custos Gerados pela Pirataria Marítima à Economia Mundial; 6. Conclusão.

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa visa analisar as implicações à economia global oriundas da prática de atos de pirataria marítima. Para tal, é realizada uma análise quantitativa e qualitativa de tais eventos, com o objetivo de ressaltar a importância do combate a tal conduta delitiva.

A pirataria marítima é fenômeno de grande preocupação na sociedade global, 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, consequentemente, dos produtos transportados pelo modal aquaviário.

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 das quantias usualmente despendidas em relação ao combate à pirataria marítima, bem como os demais custos ocasionados à economia dos países assolados por este fenômeno e à economia mundial.

Por derradeiro, verifica-se que tal prática delitiva representa grande preocupação da sociedade global, merecendo, destarte, especial atenção quando do tratamento da temática do combate ao fenômeno da pirataria marítima, gerador de custos imensos à economia mundial.

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[1].

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.

---

[1] CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2 ed. São Paulo: Lex Editora, 2006, p. 202-203.

Destarte, pode-se conceituar pirataria marítima 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"[2].

Entretanto, *data venia*, 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).

Há 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

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

> 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[3].

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 presas[4] 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[5].

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 *mothership*[6] 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 RPGs[7] utilizadas nos ataques às vítimas.

---

[3] 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. (*sic*)

[4] Presa significa a tomada de coisa de seu dono.

[5] GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 234.

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

[7] Do inglês *rocket-propelled grenade*. Lançadores de granadas propelidas por foguetes.

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, hão 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 Martime 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):

> '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) sequestar 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.[8]

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)[9].

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 6romove6s 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.[10]

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 2012[11], 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 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

---

[8] CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2 ed. São Paulo: Lex Editora, 2006, p. 223.
[9] SARAMAGO, Maria Lisa Miranda. A pirataria no século XXI. **Academia de Marinha**. 13/05/2009. Disponível em: <http://www.marinha.pt/PT/amarinha/actividade/areacultural/academiademarinha/Documents/textos_conferencias/13JAN09.pdf>. Acesso em: 10 set. 2012.
[10] *Loc. cit.*
[11] Fonte: ICC. Disponível em: < http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report/details/117/279>. Acesso em: 29 out. 2012.

Malasia, onde ladrões abordaram um rebocador que puxava uma balsa, roubaram o dinheiro da tripulação e fugiram[12].

3.2. *MEDIUM-LEVEL ARMED ASSAUL 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 'Meddium-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.[13]

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, deixando o navio se movendo sem ninguém na ponte.[14]

Como exemplos, podem ser citados os eventos ocorridos no dia 15 de outubro de 2012[15], 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:

---

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

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

[14] GOTTSCHALK, Jack A. *et al*.**Jolly Roger with an Uzi:** the rise and threat of modern piracy. Annapolis: Naval Institute Press, 2000, p. 130, tradução nossa.

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

> 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.[16]

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 acções 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 avaliada em US$ 100 milhões[17], e tripulação de 25 pessoas, foi sequestrado por piratas somalis em 15 de novembro de 2008, sendo libertado após pagamento de resgate no montante de US$ 3 milhões, em 9 de janeiro de 2009[18].

4. ZONAS DE RISCO

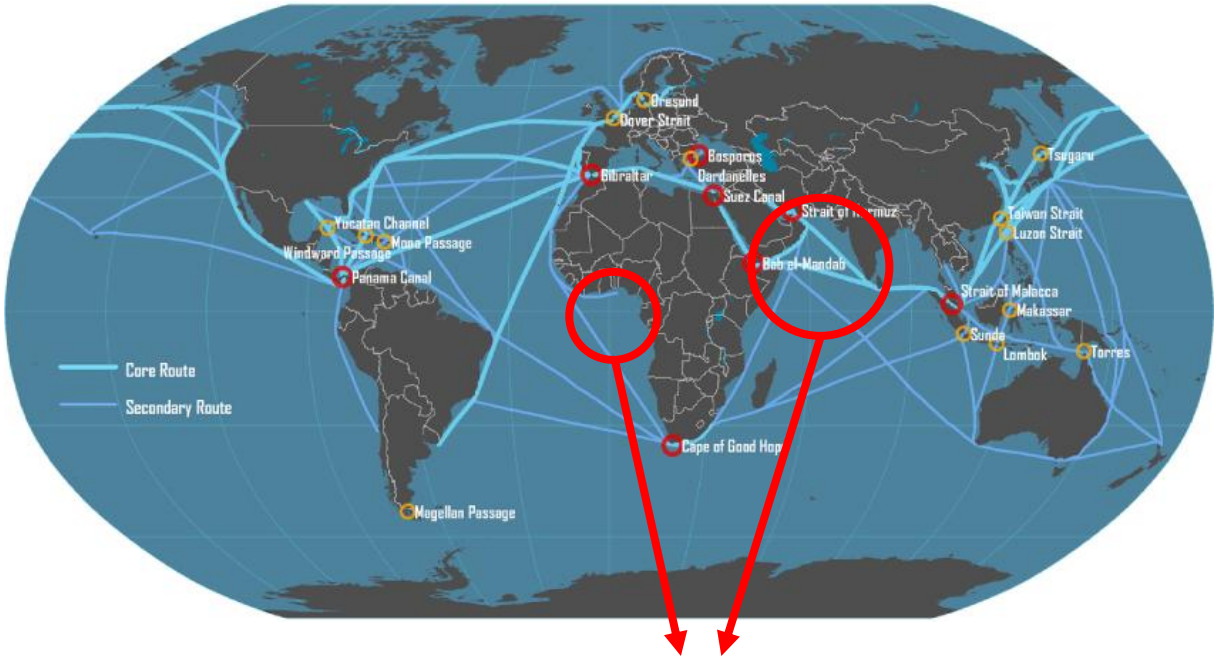
O *International Maritime Bureau* (IMB) classifica algumas regiões do mundo como zonas de risco em relação à pirataria marítima, considerando o elevado número de incidentes reportados a ele nestas regiões. Essas regiões podem ser reunidas em cinco grupos devido às suas características geográficas e idiossincrasias: Costa da Somália, Golfo de Áden, Golfo da Guiné, Sudeste da Ásia (Estreito de Malacca, Malásia, Indonésia, Mar do Sul da China e outros) e Índia.

Os citados incidentes ocorrem nessas regiões por diversos motivos, mas principalmente devido à sua localização geográfica favorável à existência de importantes rotas marítimas. O mapa[19] abaixo ilustra esta assertiva.

---

[16] Fonte: ICC. Disponível em: < http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report/details/117/268>. Acesso em: 29 out. 2012.
[17] 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.
[18] 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.
[19] 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.

FIGURA 1. Principais rotas de comércio marítimo



Zonas de risco de pirataria marítima

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. CUSTOS GERADOS PELA PIRATARIA MARÍTIMA 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.[20]

Esses prejuízos não se resumem somente à persecução 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.

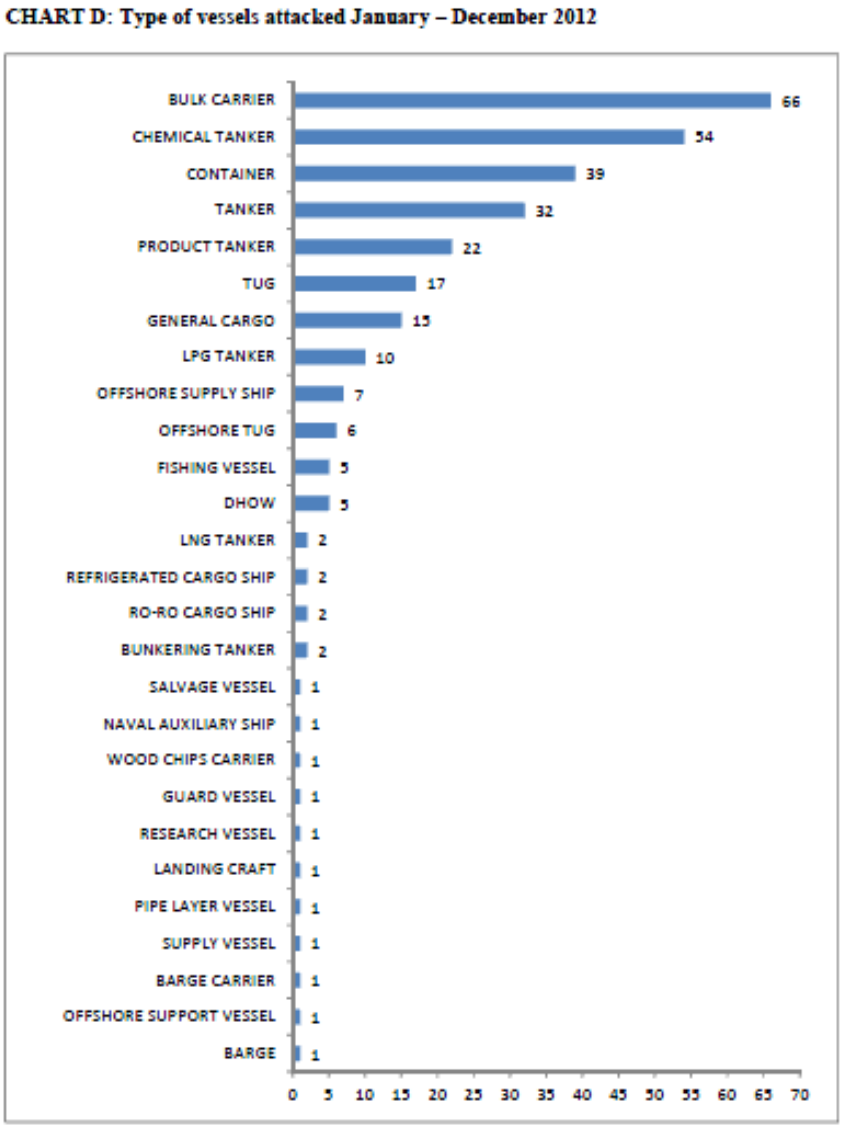
> A África parece ser diretamente afetada. Em 2010, os custos macroeconômicos de quatro países Africanos selecionados e o Iêmen totalizaram $1,25 bilhão, com o Egito incorrendo em na maior perda por ano ($642 milhões) seguido pelo Quênia ($414 milhões), Iêmen ($150 milhões), Nigéria ($42 milhões) e Seychelles ($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.[21]

A pirataria marítima também afeta a cadeia de abastecimento de diversos países, ao passo que, com base no relatório anual de 2012[22] do IMB, pode-se afirmar que os navios mais visados pelos piratas são graneleiros, tanques de produtos químicos, containeiros e tanques em geral, conforme se verifica no gráfico abaixo.

---

[20] 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->. Acesso em: 11 set. 2012. Tradução nossa.
[21] UNCTAD Secretariat. **Review of maritime transport 2011.** United Nations Publication, 2011, p. 29, tradução nossa.
[22] ICC-IMB. **Piracy and Armed Robbery against Ships:** report for the period 1 january – 31 december 2012. Londres, 2013, p. 14, tradução nossa.

FIGURA 2. Tipos de navios atacados Janeiro-Dezembro de 2012



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"[23]. 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 significante 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

[23] 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. Disponível em: <http://www.portalabpg.org.br/PDPetro/6/publicacoes/repositorio/trabalhos/26020720052011628.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2013.

> o mesmo possui expressiva participação das trocas internacionais, correspondendo a 18,2% de todo o comércio global, no ano de 2008 [...].[24]

O dano causado pela pirataria marítima fica ainda maior se considerado o fato de que o petróleo é utilizado na cadeia de 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 outros diversos produtos, visto que 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.[25]

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.[26]

6. 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.

Conforme visto, os prejuízos advindos dessa prática criminosa são alarmantes, posto que, não obstante seus elevados valores, afetam não somente os países assolados pelo fenômeno da pirataria marítima, mas também toda a sociedade internacional, visto que afetam as mais importantes rotas de navegação marítima, prejudicando o comércio internacional e,

---

[24] *Loc. cit.*
[25] UNCTAD Secretariat. **Review of maritime transport 2011.** United Nations Publication, 2012, p. 26/64, tradução nossa.
[26] OECD. **Clarifying Trade Costs in Maritime Transport**. Disponível em: <http://www.wto.org/english/res_e/reser_e/gtdw_e/wkshop08_e/korinek_e.pdf>. Acesso em 25 out. 2012. p. 14, tradução nossa.

consequentemente, aumentando o preço dos produtos transportados pelo modal aquaviário, devido ao aumento dos valores dos prêmios nos contratos de seguro marítimo.

Nesse compasso, torna-se evidente a necessidade de combater tal fenômeno. Entretanto, para tal atitude é necessário o emprego de máquinas e estratégias militares altamente dispendiosas, o que agrava ainda mais os custos gerados pela pirataria.

Destarte, não obstante o emprego das atuais medidas de enfrentamento do problema que se fazem necessárias, acredita-se que, visando diminuir tais custos e prejuízos, um investimento na criação de capacidade de autogestão nos Estados assolados pelo fenômeno pode ser uma solução, com resultados em longo prazo, viável para a solução, ou ao menos a minimização, deste problema que afeta toda a sociedade global.

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. 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 2012. Londres, 2013, p. 14, tradução nossa.

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

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**. 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->. 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/actividade/areacultural/academiademarinha/Documents /textos_conferencias/13JAN09.pdf>. Acesso em: 10 set. 2012.

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