

# Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios<sup>1</sup>

Osvaldo Peçanha Caninas\*

## Resumo

---

Este artigo analisa a evolução da pirataria marítima notadamente na Inglaterra dos séculos XV e XVI. Além disso, mostra as dificuldades em torno de uma única definição abrangente e aceita. A pirataria marítima que, apesar de sua semelhança com os episódios do passado, tem causas diferentes e complexas. O principal propósito deste trabalho é, a partir desta aparente semelhança, realçar que os eventos são diferentes, especialmente no tratamento dado na atualidade que não deve pretender reviver soluções do passado.

Neste artigo discutimos três tópicos. O primeiro deles é a dificuldade em definir o crime de pirataria no Direito Internacional. No segundo, apresentamos a maneira como a pirataria influencia o sistema de transporte de mercadorias de um mundo cada vez mais globalizado usando a definição de “boa ordem no mar” de Geoffrey Till. A última parte aborda assuntos que estão a merecer tratamento por parte dos Estados tendo em vista as implicações na segurança do tráfego marítimo (caso do Sistema de identificação automática, AIS), direitos humanos (pedidos de asilo por piratas) e a difícil tipificação do crime de pirataria.

Palavras-chave: Pirataria - Direito Internacional.

## Abstract

---

The main purpose of the paper is to analyse how piracy has evolved through time and that, although it has similar “forms of expression”, its causes are multiple and diverse, showing that the modern day attacks despite being similar to the old ones performed in the sixteenth century Britain have different causes and forms.

---

<sup>1</sup> Este artigo é fruto de pesquisas preliminares sobre o assunto. Para uma abordagem um pouco mais elaborada, sugiro o artigo *Modern Maritime Piracy: Challenges to International Law, Peace, and Security*, que foi apresentado na ISSS/ISAC Annual Conference 2009, Insecurity and Durable Disorder: Challenges to the State in an Age of Anxiety na cidade de Monterey, California, EUA em 16 out. 2009.

\* Capitão-de-Fragata, Mestrando em Estudos Estratégicos pela Universidade Federal Fluminense do Rio de Janeiro.

Another topic discussed is the difficulty in defining the crime of piracy in international law. Secondly we present the intertwined aspects of globalization and maritime piracy using the definition of good order at sea contained in Geoffrey Till's book "Sea Power: a guide for the twenty first century". Finally, we discuss some issues that require the attention of state authorities such as the Automatic Identification System and the fear of pirates seeking asylum.

Keywords: Piracy - International Law.

## Introdução

A pirataria marítima sempre esteve envolta em uma atmosfera de mito e *glamour*, fruto da maneira romantizada por que Hollywood apresenta o fenômeno. As aventuras do Capitão Jack Sparrow ou de *Long John Silver*<sup>2</sup> (A Ilha do Tesouro) não nos deixa perceber o quanto o fenômeno permanece presente e atuante.

No imaginário popular, a pirataria está intimamente associada à era da navegação a vela e estórias de aventuras. Nas últimas décadas, no entanto, vimos crescer o número de ataques, trazendo o assunto novamente aos foros internacionais<sup>3</sup>. Entretanto, a pirataria atual guarda, em certo sentido, poucas semelhanças com os eventos do passado, pois passou por mudanças em seu padrão geográfico de ocorrência, finalidades e motivações. Nascida sob os auspícios do Estado, a pirataria lentamente se emancipou deste e passou a percorrer um caminho próprio, com fins privados e, alguns afirmam, com conexões terroristas<sup>4</sup>.

Por isso, chamar todos os atos de "pirataria" é deixar de notar a diversidade de eventos que o termo retrata. Os ataques piratas na Somália são diferentes dos perpetrados no Estreito de Malaca que, por sua vez, são diferentes dos pequenos furtos dos portos de Santos e da área do Golfo da Guiné.

A primeira parte deste trabalho apresenta um pequeno esboço histórico dos primórdios da atividade. Nossa intenção é mostrar as continuidades do fenômeno, ou seja, até que ponto ele é uma atualização de atos do passado e em que medida temos situações totalmente novas.

---

<sup>2</sup> Personagem do romance a Ilha do Tesouro de Robert Louis Stevenson e que foi interpretado no cinema por diversos atores, entre eles, Charlton Heston, Orson Welles e Anthony Quinn.

<sup>3</sup> Ver LICHE. *La piraterie - Grande criminalité en mer*. Artigo publicado pelo Capitão-de-Corveta Liche da Marinha Alemã na Revista *La Tribune do Collège Interarmées de Défense* (CID), número de abril, 2007.

<sup>4</sup> PLANT, Glen. The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. *The International and Comparative Law Quarterly*, v. 39, n. 1, Jan. 1990, p. 27- 56. LUFT, Gal; KORIN, Anne. Terrorism Goes to Sea. *Foreign Affairs*, v. 83, n. 6, Nov.- Dec. 2004, p. 61.

A segunda parte do artigo aborda as dificuldades de se estabelecer um consenso em torno do conceito de pirataria. Este consenso é mais complexo pois envolve questões econômicas, de soberania territorial e de direitos humanos.

A terceira parte apresenta o conceito de “boa ordem no mar” e como os ataques piratas podem prejudicar o comércio mundial.

Finalmente, analisamos alguns assuntos que necessitam atenção das autoridades, dada as implicações na segurança do tráfego marítimo (o caso do AIS), a difícil tipificação do crime de pirataria e no tocante aos direitos humanos (pedidos de asilo por piratas).

## A Pirataria na História

A pirataria sempre esteve presente no sistema internacional<sup>5</sup> e permanece tendo alcance global. Podemos assumir, provisoriamente, pirataria como sendo a atividade de ataque a navios para fins privados, de modo a capturar a carga, o navio, ou ambos. Essa definição permitir-nos-á estabelecer um ponto inicial de entendimento para explorar o conceito que será visto, com rigor, mais adiante.

O marco fundador do fenômeno (na Europa<sup>6</sup>) foi a instituição das Cartas de Marca. A primeira carta de marca de que se tem conhecimento foi emitida em 1354, durante o reinado de Eduardo III (1327-1377), da Inglaterra. Nestes documentos o monarca autorizava particulares (os chamados *privateers*<sup>7</sup>) a fazer uso da força para fustigar e pilhar nações inimigas<sup>8</sup>. Nelas constava o nome da pessoa autorizada, a área, o período e contra que Estado dizia respeito. Estes particulares possuíam autorização para vingar atos hostis

---

<sup>5</sup> Entendo Sistema internacional como definido por Hedley Bull “Um sistema de estados (ou sistema internacional) se forma quando dois ou mais estados têm suficiente contato entre si, com suficiente impacto recíproco nas suas decisões, de tal forma que se conduzam, pelo menos até certo ponto, como partes de um todo.”. BULL, Hedley. **A sociedade anárquica**. Tradução Sérgio Bath. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002, p. 15.

<sup>6</sup> A abordagem histórica restringe-se ao mundo europeu. Para uma excelente análise da distinção dos conceitos de pirataria no ocidente e no oriente nos séculos XIV e XV, com excelente material sobre o uso que os portugueses fizeram da pirataria para enfraquecer o governo da cidade de Malaca (ou Melaka) e expandir seu império, ver CHENOWETH, Gene M. Melaka, “Piracy” and the Modern World System. *Journal of Law and Religion*, v. 13, n. 1, 1996 - 1999, p. 107-125.

<sup>7</sup> Na língua inglesa a atividade é conhecida como *Privateering*, ainda sem tradução em nossa língua.

<sup>8</sup> SIDAK, J. Gregory. The quasi war cases - and their relevance to whether “letters of marque and reprisal” constrain presidential war powers. *Harvard Journal of Law & Public Policy*, v. 28, n. 2, spring 2005, p. 468.

contra o monarca em troca dos espólios (presa) do inimigo dentro de regras estritas da época. A inexistência de uma marinha regular fez com que esta bem sucedida união de interesses particulares e estatais desse fruto e perdurasse por muito tempo.

Para Henrique IV (1399-1413), no entanto, o problema adquiriu proporções desagradáveis, pois

[...] embora alguns crimes no alto mar fossem atos de criminosos cujo único objetivo era o ganho pessoal, grande parte da pirataria era trabalho de importantes súditos do reino que navegavam como *'unlicensed privateers'* mas que também serviam aos interesses do rei. O rei lutava contra a espíhosa questão de punir ou não tais violadores da trégua, os quais normalmente recusavam restituir os bens apresados sabedores que seus navios e homens eram vitais para a defesa do país em tempos perigosos, quando um conflito aberto com os franceses poderia acontecer a qualquer momento.<sup>9</sup>

Portanto, aproveitando-se da incapacidade do Estado em prover segurança ao tráfego marítimo, estabeleceu-se uma rede, tendo a pirataria como atividade central e incluindo portos protegidos, fiscais da coroa comprados, grandes proprietários de terras, comerciantes e especuladores. As mercadorias roubadas eram escoadas para as cidades costeiras e o interior por um conjunto de pessoas que ganhava uma porcentagem do valor, seja servindo de intermediários, seja provendo segurança por meio da corrupção<sup>10</sup>. Havia refúgios seguros em Dorset, Cornwall, Irlanda e Gales, sendo que a maioria nunca era usada para o escoamento legal de mercadorias<sup>11</sup>. O pirata recebia um quinto do valor do butim (carga apresada) e o receptor em terra, que assumia grande parte do risco, o restante. A ausência de navios de guerra, especialmente na costa da Irlanda, tornava a atividade bem segura. Até mesmo autoridades, como o Vice-Almirante comandante de Bristol, estavam envolvidas nas transações<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> PISTONO, Stephen P. Henry IV and the English Privateers. *The English Historical Review*, v. 90, n. 355, apr. 1975, p. 322.

<sup>10</sup> É interessante notar que a Somália adota estrutura muito semelhante, especialmente em torno da cidade de Eyl. Ver MIDDLETON, Roger. Piracy in Somália. Threatening global trade, feeding local wars. Briefing paper. Chatham House. October, 2008. Disponível em: < <http://www.chathamhouse.org.uk/publications/papers/view/-/id/665/> >. Acesso em 15 dez. 2008.

<sup>11</sup> MATHEW, David The Cornish and Welsh Pirates in the Reign of Elizabeth. *The English Historical Review*, v. 39, n. 155, Jul. 1924, p. 337.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 338.

Os Killigrew, uma das famílias mais importantes de Cornwall, eram responsáveis pelo controle de todo o escoamento de mercadorias provenientes da pirataria na região. Os Killigrew eram governadores hereditários do castelo de Pendennis e John Killigrew, Vice-Almirante da região de Cornwall. Somente para se ter uma idéia do grau de envolvimento desta família com a pirataria, em 1597, um pirata adentrou o porto de Falmouth com sua carga e o Capitão Killigrew foi a bordo. Na inspeção, acertou com o comandante, Capitão Jonas, que “por 100 libras não os prenderia, e iria escoltá-los até o interior onde os deixaria ir [em segurança]<sup>13</sup>”.

Os ganhos com a atividade eram tão grandes que, em 1612, quando se estava planejando o retorno do embaixador inglês na Pérsia, Sir Robert Shirley, afirmou-se que não poderiam ser usados marinheiros ingleses, por medo de que nestas regiões remotas, estes se tornassem piratas<sup>14</sup>. Finalmente, em 1856, as cartas de marca foram oficialmente abolidas pela Declaração de Paris, parte do Tratado de mesmo nome (1856), cuja função foi terminar com a Guerra da Criméia<sup>15</sup>.

Tais episódios históricos nos mostram que a associação de pessoas para cometer crimes no mar, com fins econômicos, não é fato recente. Também não nos deve surpreender, portanto, a existência de uma rede organizada de criminosos a apoiar tais atividades, visto que a história está repleta de fatos como esses.

## A Definição do Crime e sua Imprecisão

A pirataria é o mais antigo e talvez o único crime sobre o qual haja uma jurisdição universal reconhecida nos termos do direito internacional consuetudinário<sup>16</sup> (*customary international law*). A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar<sup>17</sup> (1982), conhecida como Convenção da

---

<sup>13</sup> Ibidem, p. 340.

<sup>14</sup> CRAVEN, Frank. The Earl of Warwick, a Speculator in Piracy. *The Hispanic American Historical Review*, v. 10, n. 4, Nov. 1930, pp. 458.

<sup>15</sup> Na verdade a Declaração de Paris aboliu as cartas de marca somente entre os países signatários. O texto afirma que “*The present Declaration is not and shall not be binding, except between those Powers who have acceded, or shall accede, to it*”. Dessa maneira, afirmar que a Declaração de Paris acabou com a pirataria não é de todo correto. Para ser mais preciso, a Declaração aboliu, especificamente, a atividade de *privateering*, ainda sem tradução em nossa língua.

<sup>16</sup> HALBERSTAM, Malvina. Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety. *The American Journal of International Law*, v. 82, n. 2, Apr. 1988, p. 272.

<sup>17</sup> Conhecida pela sigla CNUDM (português) ou UNCLOS (inglês).

Jamaica<sup>18</sup>, em seu artigo 101 define pirataria como sendo:

Atos ilegais de violência e detenção ou atos de depredação cometidos para fins privados pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou aeronave dirigidos contra:

- No alto mar contra outro navio, aeronave, contra pessoas ou propriedade a bordo deste navio ou aeronave.

- Contra navio, aeronave, pessoas ou propriedade em lugar em que não haja a jurisdição de um estado.

Qualquer ato de participação voluntária na operação de navio ou aeronave de que se saiba praticar atos de pirataria.

Qualquer ato que incite ou facilite os atos definidos anteriormente (Grifo nosso)

De acordo com esta definição, para tipificar os atos de pirataria há necessidade que os crimes tenham três critérios: objeto, localização geográfica e finalidade.

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<sup>19</sup>, mar territorial<sup>20</sup> e zona econômica exclusiva (ZEE)<sup>21</sup>.

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<sup>22</sup>. 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<sup>23</sup>.

---

<sup>18</sup> Para saber mais sobre a Convenção e sua situação atual ver a página da ONU em < [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm) >. Cabe ressaltar que, até a presente data, vários países não ratificaram a Convenção tais como EUA, Irã, Israel, Líbia, Nigéria, Síria, Turquia, Peru, Colômbia, Equador e Venezuela.

<sup>19</sup> Abrangem tanto as águas doces dos rios, lagos e poços existentes no território do país, como as águas marinhas situadas entre a costa e o marco de início do mar territorial.

<sup>20</sup> O mar territorial estende-se a partir das linhas de base da costa até o limite de 12 milhas náuticas (uma milha náutica equivale a 1.852 metros).

<sup>21</sup> A zona econômica exclusiva se estende por 200 milhas a partir da linha de base. Ela pode chegar até 350 milhas de acordo com o artigo 76 da Convenção da Jamaica.

<sup>22</sup> HALBERSTAM, op. cit., p. 272.

<sup>23</sup> Ibidem., p. 273.

## A definição da Organização Marítima Internacional (IMO)<sup>24</sup>

A fim de evitar as imprecisões conceituais, a IMO utiliza, para fins práticos, uma definição que inclui, além dos atos compreendidos pelo artigo 101<sup>25</sup>, os atos de roubo armado (*armed robbery*), ainda que praticados em águas que não o alto mar, incluindo aí as águas interiores, mar territorial e ZEE.

A IMO define<sup>26</sup> “*armed robbery*” como “qualquer ato ilegal cometido com violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça, que não seja classificado como pirataria, dirigido contra embarcação ou pessoas ou propriedade a bordo desta embarcação na área de jurisdição de um estado<sup>27</sup>”. Com isso, a IMO evita os problemas de especificar uma definição abrangente e, ao mesmo tempo, acentua a gravidade dos problemas, devido à quantidade de atos informados<sup>28</sup>. A definição mais abrangente da IMO faz com que muitos ataques, que seriam considerados como crimes comuns, perpetrados em água que não as internacionais, sejam computados como atos de pirataria. A imprensa, por vezes, se utiliza desta definição informando que este ou aquele ataque foi de piratas o que contribui para a confusão em torno do termo.

A imprecisão conceitual apresenta alguns óbices quanto à extensão de jurisdição para crimes de pirataria cometidos em águas territoriais. O primeiro óbice é a inviolabilidade da soberania no mar territorial e águas interiores (absoluta) e a da ZEE (relativa). A criação de um conceito abrangente certamente feriria o princípio de soberania dos estados estipulado na CNUDM. Além disso, chocar-se-ia frontalmente contra os interesses de países centrais que não concordariam em ter marinhas estrangeiras perseguindo embarcações piratas em suas águas. Nessa linha, a declaração do governo do Reino Unido é paradigmática ao afirmar que

It would be unacceptable to the UK for the navy of a foreign state to be able to claim jurisdiction over

---

<sup>24</sup> A Organização Marítima Internacional (IMO) foi criada em 1948 e é uma agência especializada das Nações Unidas que tem por propósito instituir um sistema de colaboração entre governos no que tange a questões técnicas da navegação comercial internacional e segurança do tráfego marítimo.

<sup>25</sup> Da CNUDM.

<sup>26</sup> Resolução A.922(22), anexo, parágrafo 2.2 do *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*.

<sup>27</sup> No original: “*Armed robbery against ships means any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of “piracy”, directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State’s jurisdiction over such offences*”.

<sup>28</sup> Para mais informações sobre o número de ataques e outras definições, recomenda-se a página da Organização Marítima Internacional em <http://www.imo.org>, especialmente a do *Maritime Safety Committee*.

an act of maritime armed robbery within the UK's territorial waters. This would be the unfortunate consequence of wrapping an act of piracy and an act of maritime armed robbery into one definition<sup>29</sup>(Grifonosso).

Cabe ressaltar que a inviolabilidade de embarcações no alto-mar é a base da Convenção da Jamaica, por extensão do princípio da extraterritorialidade além de ser visto por analistas como fundamental à “mobilidade global dos Estados Unidos da América”<sup>30</sup>. Byers afirma que

[...] U. S. Merchant vessels, whether flagged at home or abroad, depend on the protection afforded by the requirement of flag state consent, as do foreign vessels carrying goods to or from the United States<sup>31</sup>.

Apesar de concordar com grande parte do contido na CNUDM, até o presente momento, os EUA não aderiram à Convenção; o país assinou mas nunca a ratificou<sup>32</sup>. Embora não o tenham feito de direito, o fizeram de facto, pois obedecem à maioria de seus princípios, além de terem grande participação na discussão de todos os seus assuntos, especialmente na Comissão de Limites da Plataforma Continental<sup>33</sup>.

O testemunho do então Assessor para assuntos legais do Departamento de Estado, William Howard Taft IV é claro a respeito das implicações para os EUA em não ratificar a CNUDM:

Joining the Convention will advance the interests of the U.S. military. As the world's leading maritime power, the United States benefits more than any other nation from the navigational provisions of the Convention. [...] Beyond those affirmative reasons for joining the Convention, there are downside risks of not acceding to the Convention. U.S. mobility and access have been preserved and enjoyed over the past twenty years largely due to the Convention's stable,

---

<sup>29</sup> REINO UNIDO. HOUSE OF COMMONS- Transport committee- *Piracy- Government Response to the Committee's Eighth Report of Session 2005-06*. HC 1690. London: The Stationary Office Limited, 2006, p. 4.

<sup>30</sup> BYERS, Michael. Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative. *The American Journal of International Law*, v. 98, n. 3, Jul. 2004, p. 527.

<sup>31</sup> *Ibidem.*, p. 527-528.

<sup>32</sup> Para uma visão crítica da adesão dos EUA ver BANDOW, Doug. Don't resurrect the Law of the sea treaty. *Journal of International Affairs*. V. 59, n. 1, Fall/winter 2005, p. 25-41.

<sup>33</sup> Ver a página da Comissão em: < [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm) >.

widely accepted legal framework. It would be risky to assume that it is possible to preserve indefinitely the stable situation that the United States currently enjoys. Customary international law may be changed by the practice of States over time and therefore does not offer the future stability that comes with being a party to the Convention (grifo nosso)<sup>34</sup>.

A Convenção para a repressão de atos ilícitos contra a segurança da navegação<sup>35</sup>, mais conhecida pela sigla SUA, é outro documento que trata de atos de pirataria. Esta convenção foi fruto do incidente ocorrido a bordo do Achille Lauro, um navio de cruzeiro de bandeira italiana, seqüestrado no trajeto de Alexandria para Port Said em outubro de 1985. Os seqüestradores, membros da Frente de Libertação da Palestina, uma facção da Organização pela Libertação da Palestina (OLP), ameaçavam matar os passageiros a menos que Israel libertasse cinquenta prisioneiros palestinos. Além disso, afirmavam que explodiriam o navio em caso de tentativa de resgate. Na tarde seguinte, ao não terem suas demandas atendidas, os seqüestradores executaram Leon Klinghoffer, um judeu de nacionalidade americana, com um tiro e lançaram seu corpo junto com sua cadeira de rodas ao mar<sup>36</sup>. Em consequência do incidente, em novembro de 1986, ocorre um movimento para elaborar uma legislação que protegesse o tráfego marítimo, à semelhança da convenção para reprimir seqüestros de aeronaves. A IMO criou, então, um comitê preparatório Ad Hoc para dar início ao processo de elaboração da convenção.

O principal propósito da convenção é garantir as ações adequadas em caso de atos ilegais contra navios, incluindo sua captura pela força, atos de violência contra pessoas a bordo e introdução de dispositivos que podem destruir ou danificar os navios. A despeito da obrigação dos governos em extraditar e instaurar um processo contra os acusados, isto está longe de ser uma tarefa fácil. Não obstante, a Convenção serviu para diminuir o vácuo legal em casos como o do Achille Lauro, em que se tornou difícil provar a motivação para “fins privados”, contido na definição de pirataria.

---

<sup>34</sup> UNITED STATES SENATE. Testimony on the accession to the 1982 Law of the Sea Convention and ratification of the 1994 agreement amending part XI of the Law of the Sea Convention before Senate Armed Services Committee on April 8, 2004. Senate Treaty Document 103-39. Senate Executive Report 108-10. Disponível em: < [http://www.senate.gov/~armed\\_services/statemnt/2004/April/Taft.pdf](http://www.senate.gov/~armed_services/statemnt/2004/April/Taft.pdf) >. Acesso em: 20 abr. 2008, p. 3 e 8.

<sup>35</sup> *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*. Entrou em vigor em março de 1992. Disponível em:

<[http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=259&doc\\_id=686](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=686)>. Acesso em: 14 mai. 2009.

<sup>36</sup> HALBERSTAM, op. cit. p. 269.

Entretanto, a SUA lida com um crime que ainda não tem uma definição aceita no Direito Internacional: o terrorismo marítimo, cuja tipificação também não é amplamente aceita pelas legislações internas de vários países. Se por um lado a pirataria é um crime que, junto com a escravidão e o genocídio, é tratado como *jure gentium* (de jurisdição universal), por outro, os crimes definidos pela SUA têm um tratamento controverso nas legislações nacionais, causando problemas de interpretação quando surge a ocasião de aplicá-las<sup>37</sup>.

Desde então, os assuntos de pirataria e terrorismo no mar têm encontrado abrigo neste documento cada vez mais inclusivo e abrangente.

## Globalização e Pirataria

Desde o século XIX, ocorre um crescimento incessante das trocas econômicas mundiais. O surgimento de tecnologias como o rádio, a televisão e a internet, faz com que transações comerciais que, antes levavam meses, hoje sejam feitas em segundos. Apesar da rapidez com que é concluído, o transporte de mercadorias, mesmo com os imensos avanços da aviação e dos navios, segue um ritmo bem mais lento. Ritmo este que ainda está sujeito a intempéries, acidentes, problemas de descarregamento, impostos, terminais sobrecarregados e roubos. É exatamente sobre esse sempre crescente volume de trocas que a pirataria vem atuando. Desta maneira, se as trocas não cessam de aumentar em volume e valor, é previsível que os ataques também aumente em número e, por que não, audácia, visto as presas se tornarem mais valiosas.

Geoffrey Till<sup>38</sup>, professor da cátedra de *Maritime Studies* no *Defence Studies Department* do *King's College* da Universidade de Londres, e analista dos reflexos da globalização na atividade marítima, em obra recente<sup>39</sup>, introduz o conceito de “boa ordem no mar” (*good order at sea*). Para ele, o mar possuiria quatro atributos que teriam sido usados para o desenvolvimento humano: o mar como recurso, como meio de transporte e comércio, como meio de troca de informações e fonte de poder e domínio<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> Uma fonte excelente a respeito dos problemas da jurisdição universal aplicada aos atos de pirataria é GOODWIN, Joshua Michael. Universal jurisdiction and the pirate: time for an old couple to part. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, v. 39, n. 3, May 2006, p. 973-1011.

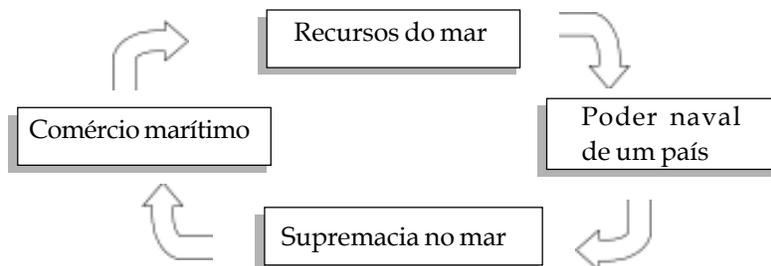
<sup>38</sup> Para saber mais sobre as obras e o perfil do Professor Dr. Till, ver a página da Universidade de Londres em <http://www.kcl.ac.uk/schools/sspp/defence/staff/acad/gtill>.

<sup>39</sup> TILL, Geoffrey. *Seapower. A guide for the twenty-first century*. London: Frank Cass publishers, 2004.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 310.

Tais atributos estão interligados e interdependentes e a pirataria estaria inserida no mar como meio de transporte.

As atividades no mar estariam interligadas dessa maneira:



Fonte: TILL, Geoffrey. *Seapower. A guide for the twenty-first century*. London: Frank Cass publishers, 2004, p. 20.

Este ciclo virtuoso não deveria sofrer rompimentos sob pena de provocar um profundo choque em toda a estrutura. Sir Walter Raleigh já afirmava que “aquele que comanda o mar, comanda o comércio e aquele que é o senhor do comércio mundial é o senhor da riqueza do mundo<sup>41</sup>”. Se esta afirmativa era correta no século XVI, nos dias atuais ela se aplica ainda mais devido ao fenômeno da globalização do comércio internacional. A pirataria poderia causar aumento do preço do seguro, em cuja composição o preço do frete é significativo. Dependendo do número de ataques, poderia haver um movimento para que os mercantes fossem escoltados por navios de guerra, gerando uma forte demanda sobre as marinhas do mundo em desenvolvimento.

É importante notar que a pirataria não é privilégio de locais sem movimento, pois um dos estreitos mais movimentados do mundo, com média de 50.000 navios por ano — o estreito de Malaca —, é um dos principais em ataques piratas, junto com o Mar da China meridional (South China Sea), Golfo da Guiné e a Indonésia. A figura abaixo apresenta a distribuição geográfica dos ataques, com predominância para a Ásia e África Oriental (especialmente Somália).

---

<sup>41</sup> Ibidem. p. 17.

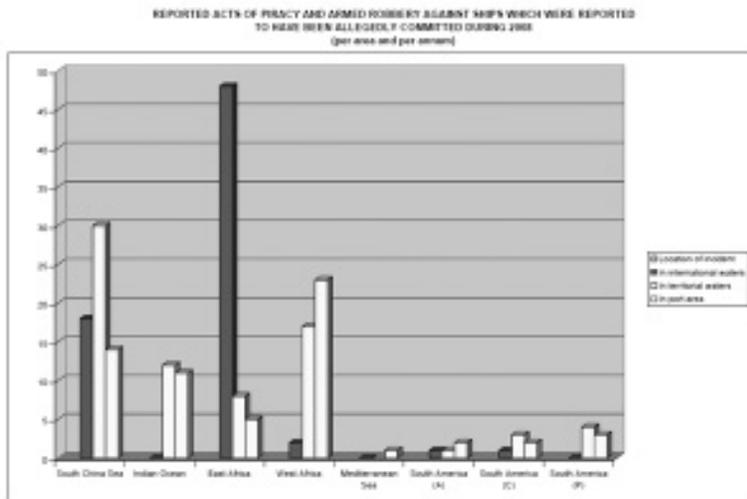


Figura 2: Estatística anual de atos de pirataria e roubo armado por área (2008)<sup>42</sup>.

Fonte: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. MSC.4/Circ.133. *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. 2008 Annual report*. London: Maritime Safety Committee, p. 17.

### Algumas Iniciativas Contra a Pirataria

A IMO vem se esforçando para estabelecer um projeto mundial antipirataria. No entanto, as iniciativas esbarram nas dificuldades em padronizar as legislações nacionais, aumentar a interoperabilidade dos centros de coordenação e até mesmo resistências políticas.

Com este fim, foi assinado, em novembro de 2004, por 16 países da Ásia, o *Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia* (RECAAP) tendo como órgão de coordenação o *RECAAP Information Sharing Centre* (ISC) a fim de permitir o compartilhamento de informações entre os participantes.

Também estão sendo conduzidas reuniões regionais nas áreas afetadas pela pirataria. A primeira delas teve lugar em Sanaa, no Iêmen, em abril de 2005 (para países lindeiros ao Mar Vermelho e Golfo de Aden) e a segunda em Omã em janeiro de 2006. Em setembro de 2005, foi a vez do *Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection*, em Jacarta, Indonésia.

<sup>42</sup> Caso seja difícil a leitura, as barras significam, da esquerda para a direita: ataques em águas internacionais, em águas nacionais e no porto.

Till afirma que uma das grandes armas contra a pirataria é criar uma consciência da importância do mar, a que ele denomina de “*maritime awareness*”. Dentro deste conceito, a divulgação dos ataques de maneira rápida facilitaria a coordenação entre os países e a ação imediata por parte dos envolvidos. Nesse sentido, a IMO divulga relatórios com atos de pirataria e roubo armado informados pelos Estados-membros. Os relatórios contêm nome e descrição das embarcações, posição, dia da ocorrência, conseqüências para a tripulação, navio ou carga e as ações tomadas pela tripulação e autoridades costeiras<sup>43</sup>.

Atualmente as regiões da costa da Somália e do Golfo de Aden têm sido palco de grandes e espetaculares <sup>44</sup> ataques. Logo, em janeiro de 2009, no Djibuti, houve uma reunião de alto-nível liderada pela IMO. Nesta reunião foi estabelecido um Código de conduta para a repressão da pirataria e roubo armado em navios no Oceano Índico Ocidental e Golfo de Aden (*Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden*). O Código reconhece o problema e declara sua intenção de compartilhar informações por meio de um sistema de pontos focais e centros de informação, além de interditar navios suspeitos de pirataria.

As ações que cada estado deve tomar para incrementar a segurança de seu tráfego marítimo também são um fator importante para evitar os atos de pirataria. Para tal, a IMO emitiu, recentemente, as circulares MSC.1/Circ.1333-*Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships suggests possible counter-measures* e MSC.1/Circ.1334-*Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*<sup>45</sup>. Estas, são uma tentativa de codificar boas práticas a fim de padronizar procedimentos.

Tais iniciativas são bem vindas, mas não suficientes, tendo em vista que o comércio marítimo se faz entre diversos países, sujeitos, pois, a uma variedade de legislações e visões sobre o assunto. É importante que haja o efetivo envolvimento e integração dos órgãos, não somente das marinhas, mas dos ministérios da defesa, transportes, comércio e indústria, polícias, guarda portuária, etc. A seguir, veremos alguns assuntos que estão necessitando de maior atenção por parte da comunidade internacional.

---

<sup>43</sup> Para uma relação mensal dos ataques e estatísticas anuais ver: < [http://www.imo.org/Circulars/mainframe.asp?topic\\_id=334](http://www.imo.org/Circulars/mainframe.asp?topic_id=334) >.

<sup>44</sup> Espetaculares no sentido de atraírem a atenção da mídia mundial.

<sup>45</sup> Ambas aprovadas pelo The Maritime Safety Committee, em sua 86ª sessão (27 mai-5 jun. 2009). Disponível em < [http://www.imo.org/Circulars/mainframe.asp?topic\\_id=327](http://www.imo.org/Circulars/mainframe.asp?topic_id=327)>. Acesso em: 12 ago. 2009. Estas circulares revogam as antigas MSC/Circ.622/Rev.1 and MSC/Circ.623/Rev.3 (2002), respectivamente.

## Assuntos a Requerer Atenção

Este artigo pretende levantar algumas questões importantes, sem ter a pretensão de esgotar a discussão.

A primeira delas é o sistema identificador automático (*automatic identification system* ou AIS). O AIS, criado pela Convenção para salvaguarda da vida humana no mar<sup>46</sup> (SOLAS), consiste de um conjunto transmissor-receptor em que são transmitidas informações sobre a embarcação como nome, tipo, posição, velocidade, situação da navegação e outras informações de segurança<sup>47</sup>. Além de apresentar estas informações em uma tela, o AIS pretende auxiliar os oficiais de serviço dos navios e permitir que as autoridades marítimas acompanhem o movimento dos navios. O AIS trabalha integrando um transceptor de VHF padrão com um sistema de navegação eletrônica como o LORAN-C (LONg RANge Navigation versão C) ou o Sistema de Posicionamento Global (GPS) além de outros sensores dos navios como bússolas, indicador de *rate* de guinada<sup>48</sup>, etc. Dessa maneira, qualquer tripulante de posse deste equipamento, teria acesso à uma série de informações sobre o tráfego mercante da área. Da mesma forma, bastaria que um pirata tivesse um destes receptores, para que pudesse “escolher” a presa que mais lhe aprouvesse, tendo, inclusive, dados como posição, velocidade, nome do navio e carga.

Quaisquer navios, ou aeronaves, dotados de um receptor, teriam acesso a tais informações a fim de evitar colisões no mar. John Grubb, do Departamento de Transportes do Reino Unido<sup>49</sup>, protesta dizendo que “os movimentos dos navios são públicos demais”; e continua, “*It is easy to track [ships] even if you tried not to make this too well known because you can work out exactly where a ship is going to be. I do not think you can actually minimise the information you give to criminals, they can get what is publicly available*”<sup>50</sup> (grifo nosso). Para completar, um relatório do Parlamento Inglês afirma que “se operado por piratas, o AIS permitirá que eles acompanhem o movimento de determinados navios baseado, por exemplo, no valor de sua carga<sup>51</sup>”. Como

---

<sup>46</sup> Capítulo V da convenção, revisado em 2000.

<sup>47</sup> O regulamento se aplica a todos os navios construídos a partir de 1 de julho de 2002 e navios engajados em viagens internacionais de acordo com as seguintes datas: navios de passageiros, até 1 julho de 2003, navios-tanque até a primeira vistoria de segurança; os demais navios acima de 50.000 toneladas brutas até 1 de julho de 2004.

<sup>48</sup> Equipamento que informa a velocidade com que o navio muda de rumo.

<sup>49</sup> REINO UNIDO, HOUSE OF COMMONS- Transport committee- *Piracy- eighth report on session 2005-2006*. HC 1026. London: The Stationary Office Limited, 2006, p. 24.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 24.

<sup>51</sup> *Ibidem*, p. 24.

se já não fosse suficientemente problemática a divulgação dos movimentos dos navios, há pelo menos dezesseis empresas que, por meio da internet, veiculam dados de posicionamento e tipo de carga de navios ao redor do mundo. Entre elas, temos a MarineTraffic.com<sup>52</sup> (especialmente da região da Grécia) e a ShipAIS.com<sup>53</sup>, especializada em navios do Reino Unido. Cientes do perigo que estes dados publicados na internet podem causar, a IMO, na sua 79ª sessão, em dezembro de 2004, reprovou a divulgação destas informações e solicitou aos estados-membros que desencorajassem sua exibição pública<sup>54</sup>, determinação ainda sem nenhum efeito prático.

O governo do Reino Unido alertou mestres de embarcações de navios de bandeira inglesa e do Red Ensign group<sup>55</sup> para que cessem temporariamente as transmissões do AIS quando em alto mar (especialmente em águas onde se sabe da presença de piratas), se assim julgarem que a segurança do navio não é comprometida<sup>56</sup>.

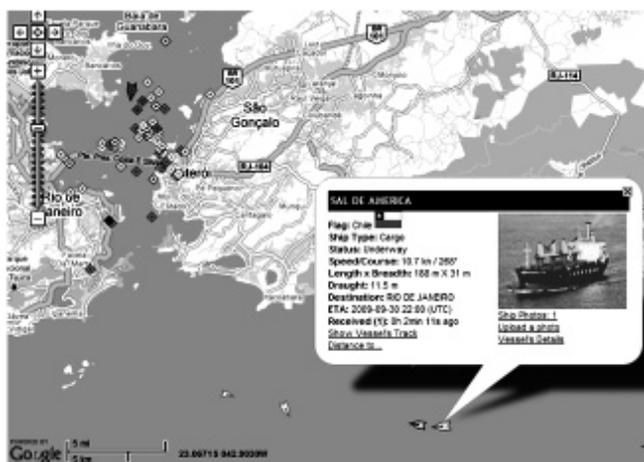


Figura 3: Amostra de informações do AIS disponíveis na Internet nas proximidades do porto do Rio de Janeiro

Fonte: <http://www.marinetraffic.com/ais/>.

<sup>52</sup> Ver o site em <http://www.marinetraffic.com/ais/>.

<sup>53</sup> Ver em <http://www.shipais.com>.

<sup>54</sup> Disponível em: < [http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=754](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=754) >. Acesso em: 10 junho 2008.

<sup>55</sup> O Red Ensign Group é composto de pelos navios registrados no Reino Unido, UK Crown Dependencies (Isle of Man, Guernsey e Jersey) e os territórios de ultramar (Anguilla, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Falkland Islands, Gibraltar, Montserrat, St Helena e as Turks & Caicos Islands).

<sup>56</sup> REINO UNIDO. HOUSE OF COMMONS- Transport committee- Piracy- Government Response to the Committee's Eighth Report of Session 2005-06. op. cit, p. 9.

Outra questão é a perseguição e apreensão de embarcações piratas, cujas repercussões são grandes sobre o direito e as relações internacionais. A jurisprudência sobre o assunto é extensa, porém há um caso que ilustra bem a complexidade do relacionamento entre o Direito Internacional e as legislações internas. Em 1933, durante o julgamento de um ataque pirata, o *Privy Council*<sup>57</sup> foi instado a responder se o roubo, propriamente dito, era parte fundamental da tipificação do ato de pirataria e se a tentativa já seria suficiente para tipificá-lo<sup>58</sup>. O Conselho esquivou-se em dar uma definição de pirataria, contudo, o mais interessante é comentar as circunstâncias que motivaram a consulta. Duas pequenas embarcações chinesas foram atacadas por outro barco chinês em alto mar. Os piratas foram interceptados, levados a Hong Kong por um navio de guerra britânico e acusados de pirataria. Posteriormente, foram julgados culpados pelo júri, ainda que o roubo propriamente dito não houvesse sido perpetrado. No entanto, a Corte Superior (*Full Court of Hong Kong*) teve outra interpretação, afirmando que o roubo, propriamente dito, era necessário para tipificar a pirataria. Os acusados foram então soltos, deixando uma lacuna e levando o comitê instituído (*Judicial Committee*) para assessorar sobre a questão a afirmar, na mais fina ironia britânica, que

*When [...] armed men sailing the seas on board a vessel, without any comission from any State, could attack and kill everybody on board another vessel, sailing under a national flag, without committing the crime of piracy unless they stole [...] their Lordships are almost tempted to say that a little common sense is a valuable quality in the interpretation of international Law*<sup>59</sup>.

O fato de o crime de pirataria ter uma vertente que depende das leis de cada Estado, quando cometido em área distinta da estipulada pela Convenção da Jamaica, aumenta em muito a complexidade do assunto e o tratamento disperso dado a ele.

A terceira, e última questão que abordaremos, é que a pirataria também pode ter desdobramentos no terreno dos direitos humanos. A marinha britânica

---

<sup>57</sup> Comitê composto pelos conselheiros mais próximos ao monarca inglês. Fazem parte dele o gabinetes dos ministros, além de ex-ministros designados pelo soberano.

<sup>58</sup> JOHNSON, D. H. N. Piracy in Modern International Law. *Transactions of the Grotius Society*, v. 43, Problems of Public and Private International Law, Transactions for the Year 1957, p. 69-70.

<sup>59</sup> Piracy Jure Gentium, 1934. In: JOHNSON, D. H. N. Piracy in Modern International Law. *Transactions of the Grotius Society*, v. 43, Problems of Public and Private International Law, Transactions for the Year 1957, p. 70.

(Royal Navy) vem envidando grandes esforços para coibir a pirataria em alto mar, especialmente na região da Somália e Caribe. Recentemente, o Ministério das Relações Exteriores Britânico (Foreign Office- FCO) advertiu a marinha de que os piratas mandados para julgamento na Somália poderiam ter seus direitos humanos afetados visto que, pela Lei Islâmica, estariam sujeitos à decapitação (em caso de homicídio) ou a ter suas mãos cortadas, em caso de roubo. Neste caso, o Ministério afirma que os acusados poderiam via a solicitar asilo ao Reino Unido. A advertência do ministério foi duramente criticada pelo parlamentar Julian Brazier que afirmou que

*These people commit horrendous offences. The solution is not to turn a blind eye but to turn them over to the local authorities. The convention on human rights quite rightly doesn't cover the high seas. It's a pathetic indictment of what our legal system has come to*<sup>60</sup>.

O medo das conseqüências de uma grande quantidade de pedidos de asilo provavelmente motivou as autoridades dos Estados Unidos e União Européia a entrar em entendimentos com um terceiro país, o Quênia, conforme mostram os documentos a seguir.

Em 2 de junho de 2008, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) adotou a resolução 1816 (2008) pedindo a todos os Estados que cooperem na investigação e promoção da ação penal correspondente para os responsáveis por atos de pirataria e roubo armado nas costas da Somália. A seguir, o CSNU promoveu uma ação conjunta (2008/851/CFSP) com a União Européia para perseguir piratas nesta região (Operação Atalanta).

Esta ação conjunta previa que os capturados pela Operação Atalanta pudessem ser transferidos para um terceiro país a fim de que este exercesse jurisdição. Para que isto acontecesse, deveria existir um acordo com este estado e este deveria se comprometer a respeitar os direitos humanos e não submetê-los à pena de morte.

Finalmente, pelo artigo 24 do Tratado da União Européia, uma troca de cartas de intenções<sup>61</sup> com o governo do Quênia estabeleceu as condições e

---

<sup>60</sup> WOOLF, Marie. Pirates can claim UK asylum. The Sunday Times. London, 13 abril 2008. Disponível em < <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article3736239.ece> >. Acesso em 1 junho 2008.

<sup>61</sup> UNIÃO EUROPEIA. Official Journal of the European Union. 25 march, 2009. Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer. L 79, p. 49- 59. Disponível em < <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=491702:cs&lang=en&pos=1&phwords=piracy-&checktexte=checkbox> >. Acesso em 20 mai. 2009.

modalidades de transferência dos capturados pela força naval europeia (EUNAVFOR). É interessante notar que o acordo requer que haja

*full respect of United Nations Security Council Resolutions<sup>62</sup>, the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (in particular Articles 100 to 107) and International Human Rights Law, including the 1966 International Covenant on Civil and political Rights, and the 1984 Convention against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment (grifo nosso)<sup>63</sup>.*

A preocupação do Reino Unido é clara, como se pode ver em declarações do governo como esta:

These persons cannot be transferred to a third State, including Somalia, if the conditions of transfer have not been agreed with the third State in conformity with the applicable international law, notably international human rights law, in order to guarantee that no one is submitted to the death penalty, torture or any other cruel, inhuman or degrading treatment<sup>64</sup>.

O receio de que a prisão de piratas pudesse se tornar um “salvo-conduto” para o território dos países fica evidente pela resposta de Bob Ainsworth, Ministro da Defesa em um debate da Câmara dos Comuns

We have no intention of providing a taxi service for asylum seekers through the Royal Navy. We have received the co-operation of countries in the area - Kenya, in particular, as I have said - in bringing these people to justice<sup>65</sup>.

Da mesma maneira, os EUA assinaram um Memorando de Entendimentos com o Quênia. O receio de que os piratas pudessem pedir asilo também preocupava o país como se nota no discurso de Stephen D. Mull, assistente sênior do Subsecretário para Assuntos Políticos do Departamento de Estado.

<sup>62</sup> Resoluções (UNSCR) 1814 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) e as que se seguirem sobre o assunto.

<sup>63</sup> UNIÃO EUROPEIA, op. cit.

<sup>64</sup> UNITED KINGDOM. HOUSE OF COMMONS LIBRARY. BUTCHER, Louise. Standard note SN/BT/3794. Shipping: Piracy. 31 march 2009.

<sup>65</sup> REINO UNIDO, HOUSE OF COMMONS DEBATES. 1 june 2009. Volume 493, part 82, columns 5-6. Disponível em: < <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200809/cmhansrd/cm090601/debindx/90601-x.htm> >.

A big problem, as we can talk about later, is figuring out what to do with the pirates once we apprehend them. And so we have worked to secure an agreement with Kenya that Kenya will gladly take the pirates that we apprehend and prosecute them. We also have a number of other discussions going on with other states in the region to do the same thing. It is partly funny, but it also illustrates that, for many people, if you arrest them and then take them into *custody, there may be national laws that prevent their return if they are found not guilty. They will say that they face persecution or terrible living conditions in Somalia, they would like asylum. Or they will just remain there in the country and then become a problem for that particular nation (grifo nosso)*<sup>66</sup>.

Até o presente momento (dados de 30 de abril de 2009) os Estados Unidos já haviam transferido 52 piratas para o Quênia que se encontram aguardando julgamento<sup>67</sup>.

## Conclusão

Norbert Elias afirmou<sup>68</sup> que os conceitos matemáticos podem ser expressos sem referência ao contexto histórico. Os conceitos sociais, ao contrário, adquirem diferentes nuances com o correr do tempo. Uma palavra, que antes designava algo, muda seu significado, sem apagar seu passado. Da mesma maneira, a palavra pirataria evoca pensamentos que estão enraizados no processo histórico de sua construção. Neste artigo pudemos ver que ela teve uma evolução em seu significado e importância ao longo do tempo. Mas devemos compreender as limitações do termo ao chamar de pirataria eventos tão díspares como os piratas de Henrique IV, os eventos recentes na Somália e a atividade de roubo de comida em diversos portos. A linguagem é limitada e há necessidade de estudar caso a caso. Querer criar uma solução para o problema e que atenda todos os fenômenos é perder a dimensão de sua complexidade.

As atividades de privateering dos séculos foram, em grande medida,

---

<sup>66</sup> UNITED STATES HOUSE OF REPRESENTATIVES. International efforts to combat maritime piracy. Hearing before the subcommittee on international organizations, human rights and oversight of the Committee on Foreign Affairs. House of Representatives. One hundred eleventh congress. First Session. April 30, 2009. Serial no. 111-113. Disponível em: < <http://www.foreignaffairs.house.gov/> >. Acesso em: 12 jun. 2009.

<sup>67</sup> Idem.

<sup>68</sup> ELIAS, Norbert. O processo civilizador. Tradução Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994, vol I, p. 26.

fruto da fraqueza do Estado e da necessidade de um pacto com interesses privados. Modernamente, o intenso comércio de riquezas pelo transporte marítimo desperta a atenção de criminosos que exercem uma atividade parasita ao atacar parte deste mesmo comércio. No entanto, o uso da jurisdição universal para julgar e enforçar piratas, já não se aplica mais. Há outros fatores a considerar como a legislação de direitos humanos, o direito do mar, somente para mencionar alguns.

A tendência de igualar pirataria com terrorismo marítimo também não pode ser levada a sério. Nem mesmo aqueles que alegam que os piratas seriam inimigos da humanidade e deveriam ser sumariamente executados. A securitização<sup>69</sup> do assunto, isto é, retirá-lo da esfera normal da política, para tratá-lo com medidas de emergência mediante alegações de prioridade de ação e sobrevivência do estado é inadmissível.

Mesmo com o crescimento dos atos na região da Somália, cabe procurar as causas de cada fenômeno em vez de imaginá-lo igual a outras ocorrências do passado. Se a análise histórica pode nos ensinar algo, sem ingênuas relativizações, é que não há um ato de pirataria igual a outro, mas tantos quantos forem perpetrados. Deixar de analisar cada caso, enquadrá-lo em uma moldura pré-concebida séculos atrás, criar respostas pré-planejadas para todo e qualquer ataque, onde quer que ocorra, não resolverá o problema e tenderá a agravá-lo ainda mais.

## Referências

BANDOW, Doug. Don't resurrect the Law of the sea treaty. **Journal of International Affairs**. V. 59, n. 1, Fall/winter 2005, p. 25-41.

BULL, Hedley. **A sociedade anárquica**. Tradução de Sérgio Bath. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.

BYERS, Michael. Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative. **The American Journal of International Law**, v. 98, n. 3, Jul. 2004, p. 526-545.

CHENOWETH, Gene M. Melaka, "Piracy" and the Modern World System. **Journal of Law and Religion**, v. 13, n. 1, 1996 - 1999, p. 107-125.

CRAVEN, Frank. The Earl of Warwick, a Speculator in Piracy. **The Hispanic American Historical Review**, v. 10, n. 4, Nov. 1930, p. 457-479.

---

<sup>69</sup> Uso o termo Securitização conforme proposto por BUZAN, Barry; WAEVER, Ole e WILDE, Jaap. Security. A new framework of analysis. Lynne Rienner, 1998, p. 26.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. Tradução de Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994, vol I, p. 26.

GOODWIN, Joshua Michael. Universal jurisdiction and the pirate: time for an old couple to part. **Vanderbilt Journal of Transnational Law**, v. 39, n. 3, May 2006, p. 973- 1011.

HALBERSTAM, Malvina. Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety. **The American Journal of International Law**, v. 82, n. 2, Apr. 1988, p. 269-310.

JOHNSON, D. H. N. Piracy in Modern International Law. **Transactions of the Grotius Society**, v. 43, Problems of Public and Private International Law, Transactions for the Year 1957, p. 63-85. Publicado pela Oxford University Press a pedido do British Institute of International and Comparative Law.

LICHE. La piraterie - Grande criminalité en mer. La Tribune. Paris: **Collège Interarmées de Défense (CID)**, 2007. Disponível em: < <http://www.college.interarmees.defense.gouv.fr/spip.php?article687> >. Acesso em: 15 junho 2008.

LUFT, Gal; KORIN, Anne. Terrorism Goes to Sea. **Foreign Affairs**, v. 83, n. 6, Nov.-Dec. 2004.

MATHEW, David The Cornish and Welsh Pirates in the Reign of Elizabeth. **The English Historical Review**, v. 39, n. 155, Jul. 1924, p. 337-348.

MIDDLETON, Roger. **Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars**. Briefing paper. London: Chatham House. October, 2008. Disponível em: < <http://www.chathamhouse.org.uk/publications/papers/view/-/id/665/> >. Acesso em: 15 dez. 2008

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Organização Marítima Internacional. **MSC.4/Circ.133**. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. 2008 Annual report. London: Maritime Safety Committee, p. 17.

\_\_\_\_\_. **MSC.1/Circ.1333**. PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS. Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships. 26 June 2009. Disponível em: < [http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id=11564/1333.pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=11564/1333.pdf) >.

\_\_\_\_\_. **MSC.1/Circ.1334**. PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS. Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships. 23 June 2009. Disponível em: < [http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id=11565/1334.pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=11565/1334.pdf) >.

\_\_\_\_\_. Resolução A.922(22), anexo, parágrafo 2.2 do *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*.

PISTONO, Stephen P. Henry IV and the English Privateers. **The English Historical Review**, v. 90, n. 355, apr. 1975, p. 322-330.

PLANT, Glen. The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. **The International and Comparative Law Quarterly**, v. 39, n. 1, Jan. 1990, p. 27- 56.

REINO UNIDO. **House of commons debates**, 2009, v. 493, part 82, columns 5-6. Disponível em: < <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200809/cmhansrd/cm090601/debindx/90601-x.htm> >.

REINO UNIDO. **House of commons debates**: transport committee- Piracy- eighth report on session 2005-2006. HC 1026. London: The Stationary Office Limited, 2006.

REINO UNIDO. **House of commons debates**: transport committee- Piracy- Government Response to the Committee's Eighth Report of Session 2005-06. HC 1690. London: The Stationary Office Limited, 2006.

SIDAK, J. Gregory. The quasi war cases - and their relevance to whether "letters of marque and reprisal" constrain presidential war powers. **Harvard Journal of Law & Public Policy**, v. 28, n. 2, spring 2005, p. 465-499.

TILL, Geoffrey. **Seapower. A guide for the twenty-first century**. London: Frank Cass publishers, 2004.

UNIÃO EUROPÉIA. Official Journal of the European Union. 25 march, 2009. Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer. L 79, p. 49- 59. Disponível em: < <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=491702:cs&lang=en&pos=1&phwords=piracy~&checktexte=checkbox> >. Acesso em: 20 mai. 2009.

UNITED STATES. **House of Representatives**. International efforts to combat maritime piracy. Hearing before the subcommittee on international organizations, human rights and oversight of the Committee on Foreign Affairs. House of Representatives. One hundred eleventh congress. First Session. April 30, 2009. Serial no. 111-113. Disponível em: < <http://www.foreignaffairs.house.gov/> >.