

A PIRATARIA NA SOMÁLIA

ANTONIO RUY DE ALMEIDA SILVA*
Contra-Almirante (RM1)

SUMÁRIO

Introdução
Estado falido ou ganância?
A situação da segurança na Somália
As resoluções da ONU e da IMO
A lei do mar e a repressão à pirataria
A repressão à pirataria
Conclusão

INTRODUÇÃO

A globalização tem incrementado a integração econômica entre os países, e os mares têm tido um relevante papel nesse processo, já que cerca de 90% do comércio mundial, medido em peso e volume, é realizado pela via marítima. No entan-

to, hoje, como no passado, o transporte marítimo sofre ameaças de naturezas diversas,¹ dentre as quais a pirataria é uma das mais antigas. A pirataria se inclui no grupo de tensões que afetam a globalização, denominadas por muitos autores como as “novas ameaças”. Neste trabalho, no entanto, elas serão denominadas de

* O autor é almirante da Reserva, ex-diretor da Escola de Guerra Naval, membro do Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (UFF) e doutorando em Relações Internacionais pelo Instituto de Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica (PUC-Rio).

neotradicionais, pois não são “novas”, mas sim ameaças que estão presentes ao longo da História e que agora voltaram a ter destaque no cenário marítimo, principalmente depois dos atentados de 11 de setembro. Nelas poder-se-ia incluir o transporte ilegal de armas, de drogas, a pirataria e o terrorismo. Esses tipos de ameaça se adaptaram aos novos tempos e utilizam produtos da globalização, tais como a internet, o *laptop*, o celular e o Global Positioning System (GPS). Por outro lado, pela sua natureza transnacional, elas têm grande potencial para gerar a cooperação entre os Estados.²

A história dos piratas se perde no tempo, algumas vezes ligada aos interesses de algum Estado, como foi o caso da pirataria nas Américas, promovida, inicialmente, pelo interesse da França de acabar com o monopólio da Espanha naquela parte do mundo.³ Mais recentemente, essa atividade se desenvolveu principalmente no Estreito de Málaca, no Mar do Sul da China e na África.

A pirataria cresceu nos anos 90, chegando ao auge no período de 2000 a 2004, quando cerca de 400 ataques foram realizados. A partir daí, os números declinaram, principalmente devido à atuação coordenada dos países da região do Estreito de Málaca, com a ajuda de organismos internacionais.

Apesar da redução, em 2008 cerca de 290 ataques foram realizados em todo o mundo, sendo que aqueles realizados nas áreas marítimas próximas do Chifre da África tiveram um crescimento expressivo, com

número estimado entre 111 e 184 ataques, dependendo da fonte.⁴ No ano de 2009, até abril, cerca de 80 ataques foram realizados e cerca de 300 tripulantes e 18 navios se encontravam nas mãos dos piratas na Somália.

Este trabalho estuda esse fenômeno buscando responder, principalmente, às seguintes questões: Quais seriam as principais causas da pirataria na Somália? Como a comunidade internacional está respondendo a essa ameaça? Quais os aspectos da Lei do Mar que estão envolvidos? Quais as principais medidas de prevenção e repressão e o papel do Poder Militar?

Quais seriam algumas possíveis ações para reduzir a pirataria na Somália?

Primeiramente, será desenvolvida uma moldura teórica para explicar as causas da pirataria na Somália. Em seguida, será vista a situação da segurança naquele país e como a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização Marítima Internacional (IMO) e os Estados estão respondendo a esse fenô-

meno. Na terceira parte, será analisada sucintamente a Lei do Mar no que se refere à pirataria e os desdobramentos das Resoluções da ONU quanto aos aspectos dessa lei. Na quarta parte, serão descritas e, sucintamente, analisadas as ações que vêm sendo tomadas pela comunidade internacional, inclusive no que concerne ao emprego do Poder Militar. Finalmente, serão elaboradas conclusões que apontam para a dificuldade de se acabar com a pirataria na Somália.

Cinco fatores são considerados importantes causas para a existência dos Estados falidos: fraco desempenho econômico, falta de sinergia social, autoritarismo, militarismo e a degradação ambiental provocada pelo crescimento populacional

ESTADO FALIDO OU GANÂNCIA?

Não existe uma definição universalmente aceita sobre o que é um “Estado falido”. Gross analisa os Estados falidos tanto em relação à clássica definição de Estado de Weber, que enfatiza a capacidade de coerção, quanto em relação à capacidade não coercitiva de prover serviços públicos. Nesta visão, cinco fatores são considerados importantes causas para a existência dos Estados falidos: fraco desempenho econômico, falta de sinergia social, autoritarismo, militarismo e a degradação ambiental provocada pelo crescimento populacional.⁵ Gross estabelece uma taxonomia de cinco tipos de “Estados falidos”: Estados anárquicos, fantasmas, anêmicos, capturados e abortados. Nesse tipo de classificação, a Somália é considerada um Estado falido anárquico, ou seja, aquele que não possui um governo centralizado que exerça a autoridade, controle os meios de coerção e garanta a segurança interna.⁶

Rotberg considera que a fraqueza do Estado está relacionada com os níveis de efetividade de entrega dos bens políticos mais cruciais, dentre os quais a garantia da segurança, especialmente a segurança humana; o estabelecimento de regras; a garantia dos contratos; a existência de um sistema judicial; a garantia da livre participação política; a tolerância às diferenças; o respeito aos direitos civis e humanos; o direito a educação, saúde e infraestrutura. Analisando a Somália, o autor considera aquele país como um Estado “em ruínas”, uma categoria por ele considerada como pior do que a de Estado falido.⁷ Carment, no entanto, considera a Somália como exemplo de “Estado falido” e “em ruínas”, porque o governo central não funciona e é incapaz de prover o bem-estar da sua população ou protegê-la contra ameaças internas e externas; e a economia, a infra-

estrutura e os serviços básicos são deficientes ou inexistentes.⁸

Rice e Patrick usam critérios semelhantes para determinar a fraqueza dos Estados. Essa fraqueza pode ser estabelecida verificando-se a capacidade do governo em assegurar um crescimento econômico, de manter instituições políticas transparentes, de manter o controle do território e a segurança da população e de atender às necessidades básicas do povo. Nessa visão, a Somália lidera o *ranking*, como sendo o mais fraco de 141 países em desenvolvimento.⁹

O Índice de Estados Falidos de 2008, publicado pela revista *Foreign Policy*, analisou 177 países em relação a dez indicadores: pressões demográficas, refugiados e deslocados, legado de violência entre grupos rivais, fuga de cérebros, desenvolvimento desigual entre grupos, declínio econômico acentuado, criminalização e perda de legitimidade do Estado, nível dos serviços públicos, direitos humanos, aparato de segurança, fraccionalização das elites e intervenção de outros Estados. A Somália também foi classificada em primeiro lugar entre os “Estados falidos”.¹⁰

Assolado por conflitos internos, o país, desde 1991, não tem um governo central que funcione satisfatoriamente, exercendo o controle do seu território e de suas áreas marítimas, nem possui um Poder Judiciário que permita o julgamento daqueles que cometem crimes. Em recente relatório, ao tratar da segurança naquele país, a ONU reconhece que o Governo Federal Transitório da Somália (GFT), que é a décima quarta tentativa, desde 1991, de se formar um governo que funcione, agora como consequência do Acordo de Djibuti, não tem capacidade para defender e controlar todo o Estado.¹¹ Por outro lado, o fraco desenvolvimento econômico gera desemprego, e a seca que assola a região prejudica a produção de alimentos, agravando as

condições de vida da população. A debilidade do governo central, no entanto, não significa que não exista nenhum tipo de governança. Ela existe, normalmente, baseada em clãs, em determinadas regiões. O país tem algumas autodesignadas autoridades regionais e transregionais, das quais Somaliland e Puntland são os principais exemplos. Essas sub-regiões têm, muitas vezes, conseguido relativo sucesso em questões políticas, sociais, econômicas e de segurança. Se por um lado isso se constitui em uma vantagem, por assegurar uma governança que o Estado central ainda não pode prover, por outro lado, essas estruturas descentralizadas geram um problema para o fortalecimento do poder central.¹²

Além desses fatores, existe o problema da pesca ilegal e da poluição marinha. O Relatório da Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO) de 2003 destacava a existência de cerca de 700 embarcações pesqueiras estrangeiras pescando ilegalmente na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) da Somália e ressaltava que havia forte suspeita de lançamento ilegal de resíduos industriais e lixo nuclear nas águas daquele país. Relatório de 2005, preparado para o Departamento de Desenvolvimento Internacional da Grã-Bretanha, estima que, no período entre 2003 e 2004, a Somália perdeu cerca de cem milhões de dólares com a pesca ilegal realizada por embarcações de outros países e relaciona o problema com a falta de instituições governamentais capazes de monitorar e reprimir essa atividade.¹³ Essas atividades ilegais comprometem o ecossistema marinho, diminuindo a quantidade de peixes e prejudicando os pescadores da região, que ficam sem a sua principal fonte de sobrevivência.

Assim sendo, as debilidades do Estado e a falta de condições socioeconômicas geram um ambiente favorável para o desenvolvimento da pirataria e facilitam o re-

crutamento de pessoal para essa atividade. No entanto, embora essas causas contribuam, o dinheiro é hoje, como foi no passado, a principal causa da pirataria. Peter Leeson, em recente livro sobre a importância da visão econômica dessa atividade, considera que aos piratas se aplicam os pressupostos econômicos de que eles são autointeressados, racionais e respondem a incentivos. A ganância é a principal motivação da pirataria, e o método de decisão da escolha racional se aplica a esse tipo de atividade: se o custo aumenta, a tendência é de se buscar formas de reduzir os riscos ou diminuir a atividade; por outro lado, se as vantagens e o lucro aumentam, a tendência é o incremento da pirataria. O sucesso alcançado pelos piratas do passado pode ser resumido em alguns aspectos: primeiro, eles tratavam a atividade como um empreendimento comercial e buscavam o lucro; segundo, porque criaram normas sociais e práticas que garantiram o bom desempenho dos envolvidos na atividade; terceiro, porque, normalmente, só usaram a violência como um instrumento para garantir o sucesso do empreendimento, preservando, inclusive, a vida dos reféns para pedir o resgate.¹⁴

A pirataria da Somália tem mostrado características bem próximas das acima citadas. Ela se baseia, principalmente, no recrutamento de componentes de clãs, que possuem uma organização que lhes assegura certa coesão social, e existem indícios de uma preocupação social com os membros dos grupos envolvidos na atividade. Os piratas que sequestraram o navio francês *Le Ponant* em abril de 2008, por exemplo, tinham um esquema de seguro que assegurava o pagamento de US\$ 15 mil à família de um pirata que fosse morto.¹⁵ A atividade tem sido, basicamente, direcionada para o pedido de pagamento de resgate das embarcações ou da tripulação, o que, até o momen-

to, tem garantido baixos índices de violência contra as vítimas e contra os meios materiais. Ao mesmo tempo, embora comecem demandando altos valores, os piratas acabam aceitando valores bem menores, facilitando a negociação e o pagamento do resgate. O navio ucraniano *MV Faina*, que carregava tanques T-72 e armas leves, foi liberado após seis meses, mediante o pagamento de US\$ 3,2 milhões; e o navio supertanque *MV Sirius Star* foi liberado, segundo informado, por US\$ 3 milhões. Caso os números tornados públicos sejam verdadeiros, esses exemplos mostram que os piratas não fazem demandas exorbitantes, apesar do alto valor da presa, facilitando a negociação com os proprietários e companhias de seguro, que consideram o pagamento como relativamente vantajoso quando comparado com o valor do navio, da carga e da tripulação.

Considerando os valores máximos estimados em 2008, 184 ataques piratas foram realizados e somente 65 tiveram êxito. Se forem considerados apenas os cerca de 22 mil navios que passam anualmente no Golfo de Aden, isso significaria que 0,8% dos navios foram alvos de ataque, mas que apenas 0,3% do total de navios foram efetivamente apreendidos. Assim sendo, como o número de navios realmente sequestrados é pequeno, em se considerando a quantidade total de navios segurados, e o valor dos bens é muito superior ao pedido de resgate, as companhias de seguro preferem pagar a quantia demandada. Para se ter uma ideia dos valores relacionados, toda a indústria de seguro nos EUA teve, em 2008, um lucro de US\$ 455,6 bilhões,¹⁶ enquanto foram pagos aos piratas da Somália, no período de janeiro e novembro de 2008, entre 25 e 30 milhões de dólares, se-

gundo relatório da ONU. Esses valores, no entanto, são extremamente elevados para os padrões da Somália, onde o investimento externo direto, no ano de 2007, foi de cerca de US\$ 2 milhões.¹⁷ Assim sendo, os recursos conseguidos com a pirataria ajudam a movimentar a economia local, a gerar empregos diretos e indiretos e a criar uma rede de relacionamentos e contatos que facilitam a organização e a execução da atividade.

Em resumo, o problema da pirataria na Somália está intimamente relacionado com a fraqueza do Estado e a falta de condições socioeconômicas, o que possibilita que os piratas possam atuar contra as linhas de comunicações marítimas a partir de bases de terra e conseguir recrutar pessoal para sua atividade. Atividade essa que, inclusive, vem tentando ser justificada por alguns

piratas como uma necessidade, devido a fatores econômicos não só de caráter interno, mas também como consequência das atividades ilegais realizadas por outros países nas águas somalis. Nessa visão, a exploração ilegal

Os recursos conseguidos com a pirataria ajudam a movimentar a economia local, a gerar empregos diretos e indiretos

indiscriminada dos recursos pesqueiros e a poluição por resíduos industriais e detritos nucleares realizadas por embarcações de outras nações teriam deixado a população da Somália que vivia de pesca sem um meio de sobrevivência. Embora todas essas causas contribuam, é o atrativo financeiro da atividade pirata que é a causa determinante. Além do dinheiro, não se pode desconsiderar o fato de que os piratas ganham prestígio e *status* ao terem sucesso financeiro em uma região onde as oportunidades econômicas são escassas, gerando o efeito propagador da vantagem da pirataria. Assim sendo, a ganância e o Estado

falido são os motores que impulsionam a pirataria na Somália.

A SITUAÇÃO DA SEGURANÇA NA SOMÁLIA

A situação da segurança na Somália é extremamente grave. Atualmente, existe uma força de paz de nações africanas naquele país, a African Union Mission in Somalia (Amisom), com cerca de 4.350 militares de Uganda e Burundi, que garantem a segurança do aeroporto, do porto e de um acesso rodoviário da capital, Mogadíscio. Apesar dessa força, a segurança na capital é instável e, no resto do país, é precária, inexistente ou controlada por facções. No mar, o controle estatal é praticamente nulo.

A ONU vem acompanhando a situação, e diversas ações nos campos político, diplomático e socioeconômico vêm sendo implementadas, à medida que os recursos financeiros assim o permitem. No campo da segurança, a possibilidade de uma força de paz da ONU, que vem sendo estudada naquele organismo para substituir a Amisom, parece remota não só porque existem resistências políticas na Somália, como porque, até o momento, de cerca de 60 países consultados para contribuir com o efetivo dessa força apenas dez responderam, sendo que a maioria negativamente. Em face dessa situação, a estratégia sugerida pelo secretário-geral da ONU e aceita pelo Conselho de Segurança da ONU (CS-ONU) tem três fases. A primeira é continuar apoiando a Amisom para que ela consiga atingir o efetivo previsto de 8 mil militares que garantam um relativo grau de segurança, enquanto, ao mesmo tempo, se ajuda o governo no processo político de reconciliação, de criação de instituições do Estado, na criação de uma força de segurança nacional, no desenvolvimento da força policial

e em outras medidas de caráter socioeconômico e humanitário. Todas essas medidas, no entanto, dependem de recursos a serem disponibilizados pelos Estados-membros da ONU. Caso esse plano de ação desse resultado, poder-se-ia articular uma operação de paz de pequeno vulto, que contribuísse para ajudar a Amisom. Em uma terceira fase, haveria a possibilidade de uma operação de paz da ONU mais robusta, que substituísse a Amisom.¹⁸ A questão, no entanto, é saber se a Amisom prosseguirá, devido aos custos políticos, humanos e materiais que a força de paz tem sofrido. Recentemente, essas tropas, embora circunscritas à capital Mogadíscio e arredores, têm sido alvo de ataque de grupos islâmicos, inclusive daquele conhecido como Al Shabaab.¹⁹ Da mesma forma, a outra questão é saber se o governo provisório conseguirá se manter no poder, ante a atuação dos grupos que não o apoiam, principalmente os de orientação islâmica.

Assim sendo, a situação da segurança da Somália é extremamente delicada e tem sido motivo de diversas resoluções do CS-ONU. Diante dessa situação, a pirataria para o governo somali é um problema menor que não poderia ter prioridade nem ser securitizado. E como será visto no próximo item, na verdade, as resoluções do CS-ONU passaram a demonstrar maior preocupação com a pirataria pela pressão da Organização Marítima Internacional (IMO) e pelo destaque que a mídia passou a dar em relação aos ataques piratas na Somália.

AS RESOLUÇÕES DA ONU E DA IMO

No bojo dos atentados terroristas de 11 de setembro, a agenda internacional, liderada pelos EUA, passou a dar maior importância às ameaças neotradicionais. O governo norte-americano, envolvido em conflitos no Iraque e no Afeganistão, e sem

condições materiais para atuar em todos os mares contra essas ameaças, passou a liderar um movimento para incrementar a cooperação marítima internacional, com o propósito de tornar mais seguros os oceanos. Assim sendo, a pressão se estendeu à IMO, onde os EUA conseguiram que o conceito de segurança usado fosse ampliado para abranger a possibilidade de ataques terroristas, com a adoção do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) e a aprovação, em 2005, do Protocolo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação (SUA 88).²⁰

Apesar da existência da Convenção do Direito do Mar, da Convenção das Nações Unidas contra o Crime Transnacional e da SUA 88, que fornecem as condições legais para o combate à pirataria, a IMO, desde 2005, vinha tentando securitizar o problema da pirataria na Somália, alertando o CS-ONU sobre o incremento dessa atividade e solicitando medidas mais eficientes para combatê-la, argumentando, inclusive, que os navios usados para o transporte da ajuda humanitária para os países da região corriam o risco de serem atacados pelos piratas.

A partir de 2007, o CS-ONU começou a dar alguma atenção ao problema, ao fazer referência à pirataria nas Resoluções 1.727 (2007)²¹ e 1.814 (2008),²² que tratavam da situação da Somália como um todo, e ao encorajar os Estados-membros com navios ou aeronaves militares na região a proteger os navios mercantes, especialmente aqueles que transportavam ajuda humanitária para a Somália.

Enquanto isso, a IMO aprovava, em 29 de novembro de 2007, a Resolução IMO-A 2002 (25) que trata da pirataria e do roubo armado contra navios na costa da Somália. Nessa Resolução, aquela organização, constatando que os ataques já alcançavam

200 milhas náuticas da costa, considera que medidas excepcionais devem ser tomadas para garantir a segurança das linhas de comunicação marítimas. Assim sendo, é estabelecida uma série de medidas de prevenção e de controle a serem tomadas pelos governos. Além do mais, a IMO demanda do governo provisório da Somália que tome medidas que ajudem no combate dessa atividade nas suas águas e que informe ao Conselho de Segurança que, atendendo ao seu pedido, permitiria que navios e aeronaves militares de outras nações pudessem entrar nas suas águas territoriais para proteger navios mercantes e suas tripulações.²³

Finalmente, em 2 de junho de 2008, o CS-ONU adota a Resolução 1.816, específica para enfrentar o problema, apoiado no Capítulo VII da Carta das Nações Unidas. A Resolução estabelece uma série de medidas para combater a pirataria e o roubo armado nas costas da Somália. O documento, considerando a falta de capacidade do Governo Federal Transitório (GFT) em impedir essas práticas criminosas, permite que as forças navais dos Estados que cooperassem com o GFT pudessem entrar, por um período de seis meses, “nas águas territoriais” e usar “todos os meios necessários” para reprimir os atos de pirataria e roubo armado, de maneira “consistente e relevante com o que determina o Direito Internacional”. É importante que a Resolução busca realçar o princípio da soberania, afirmando categoricamente, nos “considerandos” e no parágrafo 9º, que essa autorização só se efetivou devido ao consentimento do GFT, embora na prática aquele governo não tivesse nenhuma condição para resistir às pressões. A Resolução se preocupou, ainda, em afirmar o caráter específico da mesma, ressaltando que ela se aplicava apenas à Somália e que não devia ser considerada como formadora de jurisprudência no Direito Internacional, e que não afetaria os direitos e obrigações

dos Estados especificados na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM).

As resoluções posteriores do CS-ONU, 1.838, 1.844, 1.846 e 1.851, todas de 2008, mostram como o Conselho vai reagindo às novas táticas empregadas pelos piratas²⁴ e vai securitizando a pirataria, relacionando-a com o problema da segurança e estabilidade da Somália²⁵ e com a possibilidade de os recursos financeiros

obtidos pelos piratas estarem financiando a violação do embargo de armamento estabelecido pela ONU.²⁶ Desse modo, a pirataria passa a ter um maior destaque nas deliberações do Conselho, e decisões e recomendações vão sendo tomadas no sentido de criar restrições para o trânsito de pessoas e o congelamento de recursos financeiros, para coordenar as organizações e Estados envolvidos com forças militares, inclusive com a criação de um centro de coordenação e para enfrentar as questões jurídicas relacionadas

com a prisão e o julgamento dos criminosos.²⁷ Ao mesmo tempo, o Conselho reconhece que a paz, a estabilidade, o fortalecimento das instituições, o respeito aos direitos humanos e às regras do Direito, e o desenvolvimento econômico e social na Somália são elementos necessários para criar as condições para a completa erradicação da pirataria e do roubo armado nas áreas marítimas daquele país.

O Conselho de Segurança da ONU reconhece que a paz, a estabilidade, o fortalecimento das instituições, o respeito aos direitos humanos e às regras do Direito, e o desenvolvimento econômico e social na Somália são elementos necessários para criar as condições para a completa erradicação da pirataria e do roubo armado nas áreas marítimas daquele país

Em síntese, verifica-se, pelo encadeamento das resoluções acima, que a questão da pirataria da Somália foi motivo de preocupação inicialmente da IMO, que foi tomando medidas dentro do seu âmbito de atuação para tentar reduzir o problema, enquanto, ao mesmo tempo, tentava securitizar a questão no CS-ONU. Foi a própria Organização que buscou conseguir o consentimento do governo transitório da Somália para que

navios e aeronaves pudessem entrar nas suas águas territoriais. O CS-ONU, no entanto, levou algum tempo para securitizar a pirataria na Somália, só o fazendo à medida que os ataques piratas ganhavam força e destaque na mídia e a IMO continuava pressionando por um posicionamento mais decisivo. Desde o início, esse processo de resposta do Conselho foi paulatino. Inicialmente, houve apenas referências à pirataria em resoluções que tratavam da situação da Somália como um todo, referências essas que se preocupavam mais com os

navios que carregavam a ajuda humanitária. A partir de junho de 2008, finalmente, o CS-ONU tomou as medidas que dão o amparo legal para as forças navais entrarem nas águas territoriais da Somália. Nas resoluções subseqüentes, o CS-ONU vai reagindo às inovações das táticas piratas e às dificuldades para levar os criminosos à Justiça e vai relacionando cada vez mais o problema da pirataria com a questão da Somália

como uma ameaça à segurança internacional. Mesmo assim, as resoluções mostram a preocupação do CS em enaltecer o princípio da soberania de um Estado considerado falido. Assim sendo, as resoluções mostram a preocupação de que a relativização do princípio da soberania nas “águas territoriais”, expressa na autorização para que forças navais de outros países pudessem atuar no mar territorial da Somália, seja explicitamente afirmada como excepcional, apenas relacionada temporariamente com as dificuldades ocasionais do Estado somali e que ela não seria, de forma alguma, considerada como jurisprudência para modificação da Lei do Mar.

A LEI DO MAR E A REPRESSÃO À PIRATARIA

A CNUDM, ratificada por 158 países, sendo os EUA a grande exceção, estabelece vários conceitos de áreas marítimas. No entanto, este trabalho tratará, basicamente, das seguintes áreas: o Mar Territorial, a Zona Contígua (ZC), a ZEE e o Alto-Mar. Nas três primeiras, o Estado costeiro tem algum tipo de jurisdição e, portanto, neste estudo, passarão a ser designadas como águas jurisdicionais marítimas. No Mar Territorial, o Estado tem amplos direitos, assegurando aos navios dos demais Estados o direito de passagem inocente; na ZC e na ZEE o Estado costeiro tem alguns direitos de jurisdição; e o Alto-Mar é aberto a todos os Estados, que gozam de amplas prerrogativas nessa área.

A CNUDM, no seu artigo 101, estabelece a definição de pirataria como sendo, resumidamente, “todo ato ilícito de violência... cometido para fins privados, pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave privados, e dirigidos contra um navio ou uma aeronave em Alto-Mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos” ou

“... em lugar não submetido à jurisdição de nenhum Estado”. No artigo 100, é estabelecido que todos os Estados devem cooperar na repressão da pirataria no Alto-Mar ou em áreas fora da jurisdição dos Estados. O artigo 107 determina que só podem efetuar apresamento por motivo de pirataria os navios de guerra ou aeronaves militares ou aqueles outros navios ou aeronaves que mostrem sinais claros e que sejam identificáveis como estando “ao serviço de um governo e que estejam para tanto autorizados”. No artigo 105, é estabelecido que os envolvidos no crime de pirataria prisionados no “Alto-Mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado...” podem ser julgados pelos tribunais desses Estados.²⁸ O roubo armado contra embarcações é definido pela IMO como qualquer outro ato criminosos contra navios ou pessoas ou propriedades que não sejam atos de pirataria.²⁹

Nota-se, portanto, pelos artigos acima mencionados, que, segundo a CNUDM, a pirataria na Somália só poderia ser combatida por outros Estados no Alto-Mar, ou seja, fora das águas jurisdicionais. A Resolução 1.816 da ONU, no entanto, flexibiliza os artigos da CNUDM e estabelece que as forças navais cooperando com o GFT na luta contra a pirataria e o roubo armado no “mar fora da costa da Somália” estão autorizadas a atuar nas “águas territoriais”. Nas resoluções seguintes, os termos alto-mar, “águas fora da costa” e “águas territoriais” são usados enquanto nada é dito sobre a ZEE e a ZC.

Nota-se que os termos empregados na Resolução não se coadunam com os termos da CNUDM. O que seriam as “águas territoriais” e o “mar fora da costa” a que se refere a Resolução? Se o Conselho de Segurança considerou que as “águas territoriais” abrangem tanto o Mar Territorial, a ZC e a ZEE, estaria aumentando os direitos dos

Estados previstos na Convenção, ao dar a conotação de “territorial” à ZC e à ZEE. Esse entendimento contradiria o que foi defendido pelas potências navais durante as discussões da CNUDM, que buscaram manter a liberdade dos mares e reduzir ao máximo as limitações para as forças navais e defenderam que os espaços marítimos fora do Mar Territorial fossem considerados “águas internacionais”. Outro bloco de países defendia que esses espaços não eram águas internacionais, mas sim águas jurisdicionais do Estado costeiro, nas quais os demais países possuíam, apenas, alguns direitos.³⁰ Embora não seja o propósito deste trabalho fazer uma discussão mais aprofundada da Lei do Mar quanto à Resolução da ONU, cabe ressaltar que este documento parece conter impropriedades em relação à CNUDM, que podem gerar conflitos no entendimento da legalidade da atuação das forças navais na Zona Contígua e na Zona Econômica Exclusiva da Somália.

Quanto à questão de que a pirataria seria atribuição apenas de guarda costeiras e função de polícia, verifica-se que a CNUDM, no seu artigo 107, dá às forças navais o amparo jurídico para atuar contra a pirataria. Sobre a questão jurídica relacionada com o julgamento dos piratas, a Convenção, no artigo 105, estabelece que os piratas aprisionados no Alto-Mar podem ser julgados pelo país do navio que os aprisionou. A CNUDM não trata de pirataria nas águas jurisdicionais do Estado costeiro; no entanto, fica subentendido que os crimes e as infrações cometidos nessas águas são julgados por este Estado. O problema é que a Somália não tem um sistema jurídico e correcional capaz de realizar essa tarefa. Assim sendo, havia dificuldades legais que faziam com que os piratas apreendidos nem sempre fossem a julgamento, e muitos eram soltos após terem suas armas apreendidas. Para amenizar esse problema,

os Estados cujas forças navais estão atuando na área têm adotado duas maneiras de tratar os piratas aprisionados. A primeira é levá-los para julgamento no país cujas forças efetuaram a prisão, conforme previsto na CNUDM. A França adotou esse procedimento em alguns casos. A segunda é fazendo acordos bilaterais com países da região, de forma que os prisioneiros sejam julgados por tribunais desses países. O Quênia, por exemplo, estabeleceu memorandos de entendimentos bilaterais com os EUA e a Alemanha, e, desde o começo de 2009, cerca de 130 suspeitos de pirataria foram entregues às autoridades judiciárias do país para serem julgados.³¹ A tendência é que esses acordos venham a ser ampliados para outros países africanos, de modo a não sobrecarregar o sistema judicial daquele país e não categorizá-lo como o único Estado da África que contribui para o julgamento dos piratas. Para países como os EUA e a Alemanha, essa opção é prática e evita a possibilidade de que, devido à obrigatoriedade de seguir as regras processuais mais sofisticadas dos seus países, os piratas não sejam condenados por falhas no processo, com a consequente liberação dos acusados e os problemas advindos dessa situação. Essa é uma possibilidade bastante provável, pois existem questões jurídicas que complicam o apresamento e o julgamento dos piratas, tais como a localização dos ataques, o país de registro do navio, a nacionalidade dos tripulantes, as provas suficientes do ato da pirataria e a questão dos piratas menores de idade.

A REPRESSÃO À PIRATARIA

A Somália se localiza em uma posição estratégica em relação às rotas marítimas que cruzam o Golfo de Aden para ter acesso ao Canal de Suez, por onde transitam

cerca de 22 mil navios por ano, e àquelas rotas que passam pelo Estreito de Ormuz em direção à África e ao Cabo da Boa Esperança. As principais bases piratas estão localizadas na região semiautônoma de Puntland (Eyl) e Mudug (Harardera); no entanto, existem diversos outros pequenos grupos operando de vários portos espalhados na costa.³²

Os piratas começaram suas atividades operando no Oceano Índico e depois no Golfo de Aden. Com o incremento da patrulha naval no Golfo, eles voltaram a atuar também no Oceano Índico. Eles utilizam pequenas e velozes embarcações, normalmente duas em cada ataque, que se aproveitam da menor velocidade dos navios mercantes, atacando ao amanhecer ou ao anoitecer, em grupos de cinco a 15 piratas em cada embarcação, carregando armas de pequeno porte, rifles AK-47 e lançadores de

granadas. Nos ataques mais longe da costa, eles têm utilizado navios-mães, que são tipo de barcos pesqueiros de maior tonelagem, que partem de portos na Somália e no Iêmen, levando as lanchas rápidas a bordo. Os piratas, normalmente, tentam capturar as embarcações, visando ao pedido de resgate da tripulação e do navio. Isso se deve principalmente à situação da Somália, onde a falta de repressão em terra possibilita a existência de santuários. Os piratas têm demonstrado uma boa capacidade de adaptação, alterando os seus métodos à medida que a repressão avança. Existem indícios de que eles podem ter estabelecido uma rede de informações que lhes permite saber de antemão o movimento de alguns navios, facilitando o planejamento para sua interceptação.

Somente a partir de 2008 a comunidade internacional passou a responder de forma mais coordenada à ameaça pirata na Somália

Somente a partir de 2008 a comunidade internacional passou a responder de forma mais coordenada à ameaça pirata na Somália. Os EUA, naquele ano, determinaram que a força naval combinada CFT 150, cuja missão é “a guerra contra o terrorismo”, atuasse na região contra a pirataria, inicialmente operando entre a Somália e o Iêmen, com a ajuda de navios do Canadá, da França e da Grã-Bretanha. Em janeiro de 2009, os EUA, por meio do United States Naval Forces Central Command (Navcent), estabeleceram a CFT 151, que atualmente tem como missão efetuar operações antipirataria no Golfo de Aden, no Mar Vermelho e no Oceano Índico. Essa força conta

com um número em torno de 12 navios de cerca de uma dezena de países. Embora exista o Comando da África, criado em 2007, e operacional desde outubro de 2008, ele não tem forças navais permanentemente adjudica-

das. Essas forças são subordinadas ao Comando Central, como visto acima. No ano passado, quando os EUA criaram a IV Esquadra subordinada ao Comando Sul, a decisão foi criticada por alguns especialistas da área naval, que consideravam que teria sido melhor criar uma esquadra subordinada ao Comando da África, permitindo que esse Comando tivesse sob sua responsabilidade as partes terrestre e marítima do continente africano, no qual existem inúmeros focos de instabilidade e insegurança.³³

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), em março de 2009, estabeleceu que as forças navais em trânsito para o sudeste asiático realizassem operações antipirataria na região. Em dezembro de 2008, a União Europeia decidiu realizar a

Operação Atalanta, com duração de um ano, com a participação de cerca de 12 navios e mais de 1.500 militares, com a missão de contribuir para a proteção de navios do World Food Programme e de atuar contra os piratas. Essa operação naval foi inédita, pois, pela primeira vez, forças navais da Europa atuaram dentro da Política de Segurança e Defesa Europeia e, portanto, fora da subordinação à Otan.

Navios de outros países, inclusive de Rússia, Índia, China e Irã, passaram também a operar na região. Os navios desses países não são coordenados com a força-tarefa norte-americana, embora haja comunicações entre eles. A participação dessas forças navais ao lado dos EUA e de outros países ocidentais é uma boa oportunidade para incrementar a cooperação marítima contra as ameaças neotradicionais entre países que, normalmente, se encontram em lados opostos. No caso específico da China, essa atuação mostra o seu interesse na África e a vontade política de participar com suas forças em outras regiões do mundo. O Japão, além de utilizar navios de guerra, está participando também com aviões de patrulha marítima, operando a partir de Djibuti.

Existe, portanto, uma diversidade de forças navais atuando na região, o que gera a necessidade de uma coordenação mais efetiva, que não será fácil de ser alcançada. Fruto dessa preocupação com a coordenação, foi criado, em janeiro de 2009, o Grupo de Contato Multilateral para a Pirataria além da Costa da Somália (CGPCS), com o propósito de fazer recomendações quanto às operações militares e compartilhamento de

informações, às normas de segurança para os navios mercantes e quanto às informações diplomáticas e públicas relacionadas com a pirataria. Para ajudar nessas tarefas, o Grupo tem como uma das suas metas criar um Centro de Coordenação Contra a Pirataria na região.³⁴ O Grupo tem cerca de três dezenas de países e organizações internacionais. No entanto, o elevado número de participantes e a diversidade dos países são complicadores para se conseguir medidas consensuais.

A IMO, espelhando-se no que foi feito para atacar a pirataria no Estreito de Málaca em 2006, que resultou na criação do Acordo para Combate da Pirataria e Roubo Armado contra navios na Ásia (Recaap), também patrocinou, em Djibuti, em janeiro de 2009, uma reunião com 17 países do Oceano Índico, do Mar Vermelho e do Golfo de Aden. Nessa reunião, foi adotado um Código de Conduta e outras medidas de combate à pirataria, aquele já assinado por nove dos 21 países da região.³⁵

O elevado número de participantes e a diversidade dos países são complicadores para se conseguir medidas consensuais sobre a repressão à pirataria

Ao trabalho desses mecanismos políticos e operacionais se somam as operações das forças navais, atuando em comboios ou patrulhando áreas marítimas. O comboio é uma solução mais eficiente, pois permite proteger um grupo de navios, mas essa alternativa tem o inconveniente de aumentar os custos para as companhias de transporte marítimo, porque os navios têm que aguardar a chegada de outros para formar o comboio. Fora do comboio, no entanto, é muito difícil as forças navais poderem socorrer os navios a tempo, a não ser que estejam muito próximas do ataque, devido ao tamanho da área marítima a ser patru-

lhada, à quantidade do tráfego, ao número reduzido de navios de guerra em patrulha e à velocidade das lanchas dos piratas.

A velocidade das lanchas piratas, que, normalmente, não são detectadas pelo radar, permite que, dependendo do estado do mar, o intervalo de tempo entre a descoberta da ameaça e o momento em que os piratas alcançam o navio seja de 15 a 30 minutos. Assim sendo, a melhor tática para os navios mercantes é retardar, o máximo possível, que os piratas tomem o navio, de modo a incrementar a possibilidade de socorro proveniente de navios de guerra que se encontrem nas proximidades. A IMO tem enfatizado a necessidade de os navios mercantes terem medidas de segurança contra os ataques piratas, e as empresas de transporte marítimo têm buscado informar aos navios mercantes normas para prevenir e lidar com um ataque pirata.³⁶ O ISPS Code, aprovado pela IMO no contexto antiterrorismo, já preconizava planos de segurança, que podem ser adaptados para a ameaça da pirataria. Existe também a possibilidade de seguranças, inclusive armados, nos navios mercantes. O problema é que essa medida aumenta os custos para as companhias de transporte e pode gerar uma escalada mais agressiva em uma atividade que até agora tem se mostrado com baixos níveis de violência.

Além das dificuldades apontadas, o número de navios de guerra na região é pequeno. Ele tem se mantido entre 12 e 20, quando, na verdade, estima-se que cerca de 60 unidades seriam necessárias para patrulhar apenas o Golfo de Aden e muitíssimos mais

para o Oceano Índico. Por outro lado, as operações são realizadas por navios de guerra mais sofisticados e caros, preparados para a guerra no mar, cujas bases se encontram distantes da área de operação. Isso implica altos custos de manutenção, que tornam difícil manter forças navais na área por muito tempo, especialmente em um momento de crise econômica, quando, normalmente, se tende a reduzir os orçamentos voltados para a Defesa. Por sua vez, os Estados da região, na sua maioria, têm limitada capacidade e não dispõem de forças navais em número

A presença das forças navais gera um efeito complicador para o planejamento dos piratas, que têm que buscar áreas menos patrulhadas, e aumenta a possibilidade de eles serem interceptados

suficiente para neutralizar a ameaça pirata. Além da ação no mar, o ataque às bases piratas em terra seria outra opção. No entanto, essa linha de ação tem custos políticos e risco de ocasionar perdas civis, o que poderia ser aproveitado politicamente pelos adversários do governo somali e afetar o processo de reconciliação política

que vem sendo conduzido pelo Governo Transitório.

Apesar dessas dificuldades, a presença das forças navais gera um efeito complicador para o planejamento dos piratas, que têm que buscar áreas menos patrulhadas, e aumenta a possibilidade de eles serem interceptados. O número de piratas aprisionados em 2009 já passa de uma centena, e novas prisões têm sido realizadas. A França é o país que tem tomado medidas mais enérgicas em relação à pirataria. Após o pagamento do resgate relativo ao *Le Ponant*, forças especiais francesas capturaram seis piratas e os levaram para serem julgados na França. Em outro incidente, as forças francesas mataram um pirata e salvaram a tripulação de um iate. Os EUA também

adotaram uma linha dura, ao eliminar três piratas que mantinham refém o comandante de um navio mercante de bandeira norte-americana, o MV *Maersk Alabama*. O problema quanto ao endurecimento da repressão é, por um lado, o risco que correriam os reféns quando da operação de resgate e, por outro, como esse tipo de repressão afetaria o comportamento dos piratas, que até o momento têm atuado sem violência que causasse elevado número de mortes dos tripulantes ou destruição dos navios mercantes atacados.

Como o combate à pirataria no Estreito de Málaca conseguiu reduzir a ação dos piratas, existe uma tendência a se tentar repetir as mesmas estratégias na Somália.

No entanto, a situação naquele estreito, onde Malásia, Cingapura e Indonésia se juntaram para combater a pirataria e tiveram, até agora, bons resultados, é difícil de ser repetida, devido às diferenças em relação às duas regiões, embora algumas medidas possam ser adaptadas.

Primeiro, porque as áreas marítimas na Somália são muito maiores; segundo, porque os Estados do Golfo possuem o controle do seu território e governos e instituições em nível muito superior aos que existem na Somália; terceiro, porque as condições econômicas daqueles países são muito melhores do que as condições econômicas da Somália; e, finalmente, porque houve a vontade política dos três Estados para desenvolver uma estratégia conjunta entre os países da área. Na Somália, a pirataria é apenas um problema a mais e não é o mais importante para um governo que tenta desesperadamente se viabilizar e que possui vizinhos com pro-

blemas políticos e sociais mais graves e com forças navais com baixa capacidade. Isso não significa que, existindo a vontade política do governo da Somália e o controle do território em terra, não se possa reduzir drasticamente essa atividade, como ocorreu quando a União das Cortes Islâmicas tomou o controle de Harardhere e considerou a atividade ilegal, sujeita à aplicação da lei islâmica.³⁷

Embora o prestígio das forças navais esteja em jogo, esse é um problema que não será resolvido apenas por essas forças. Assim sendo, o que se pode esperar no curto e, talvez, no médio prazo são medidas que tentem reduzir a pirataria, seja

pelo patrulhamento no mar ou por alguma incursão em terra. No entanto, enquanto as vantagens auferidas forem superiores aos custos da atividade, os piratas continuarão a agir. Na verdade, esse é um problema político, que envolve decisões difíceis dos Estados para se engajarem em uma luta em terra e mar para

garantir a segurança das áreas marítimas ameaçadas pelos piratas e, ao mesmo tempo, criar condições que assegurem o desenvolvimento econômico e social da Somália. Alcançar essas metas é um objetivo de longo prazo e, portanto, dificilmente a pirataria será erradicada tão cedo na área, embora ela possa até ser reduzida, dependendo do nível da repressão.

CONCLUSÃO

A pirataria na Somália tem várias causas: ela está ligada à falta de controle do

A pirataria na Somália tem várias causas: ela está ligada à falta de controle do território, às condições econômicas e sociais e às vantagens financeiras da atividade, que são a principal causa

território, às condições econômicas e sociais e às vantagens financeiras da atividade, que são a principal causa.

Os números apresentados neste trabalho mostram que a quantidade de ataques piratas é muito pequena quando comparada com a quantidade de navios que cruzam as linhas de comunicações marítimas da região. Da mesma forma, as quantias pagas pelos resgates são muito pequenas quando comparadas com os valores dos bens e das vidas e com o lucro das empresas de seguro.

Assim sendo, a securitização pelo CS-ONU da pirataria na Somália está mais relacionada com a pressão política efetuada pela IMO em defesa dos Estados que possuem maiores frotas de navios mercantes e com o destaque dado pela mídia do que, propriamente, com a gravidade da ameaça. Para fortalecer a ideia de levar o tema da pirataria para

um nível mais alto na agenda da segurança internacional, diversas menções têm sido feitas na mídia e em relatórios quanto à possibilidade da ligação da pirataria com o terrorismo ou com alguma ideologia. No entanto, apesar das investigações efetuadas até mesmo pelo governo norte-americano, autoridades daquele país reconhecem que nada foi comprovado.* O que mais motiva os piratas é o lucro conseguido com a atividade. A ligação com o terrorismo apenas aumentaria os custos e, em face da importância que vem sendo dada ao terrorismo

nos últimos tempos, daria um argumento extremamente forte para ações mais radicais contra a pirataria, o que não seria benéfico para os piratas.

De qualquer maneira, a securitização fez com que o tema ganhasse destaque nas resoluções do CS-ONU. A Somália, sem condições de resistir às pressões e sem capacidade para atuar contra a pirataria, teve que ceder e permitir que forças navais atuassem nas suas águas jurisdicionais marítimas. As resoluções contribuíram para que outros

países participassem com forças navais, o que veio ao encontro da política norte-americana de dividir os custos da segurança relacionada com as ameaças neotradicionais, defendida pelos EUA após os atentados de 11 de setembro, possibilitando, inclusive, uma cooperação entre forças de países que normalmente seriam considerados

A pirataria na Somália tem tido o efeito de mobilizar, em prol de um objetivo comum, Estados, organismos internacionais, organizações não governamentais e organizações ligadas ao transporte marítimo

potenciais adversários, como é o caso da China, da Rússia e dos EUA. Além disso, a pirataria na Somália tem tido o efeito de mobilizar, em prol de um objetivo comum, Estados, organismos internacionais, organizações não governamentais e organizações ligadas ao transporte marítimo.

Embora as forças navais de outros países contribuam para dificultar a ação dos piratas, esse problema é extremamente difícil de ser resolvido apenas pelas operações navais, devido às dificuldades de se proteger uma área marítima com tão grande exten-

* No documento Piracy off the Horn of Africa, no rodapé da página 30, é informado que o próprio Vice-Almirante William Gortney, comandante das Forças Navais do Comando Central, em depoimento no Congresso, informou que, apesar das investigações, nada foi encontrado que ligasse a pirataria a grupos terroristas.

são, ao altíssimo custo dessas operações, principalmente para os países que não têm bases na região, e às limitações políticas para ataques eficazes contra os santuários piratas em terra. Portanto, o problema da pirataria da Somália terá que ser enfrentado de forma abrangente, levando em consideração, pelo menos, quatro níveis que se inter-relacionam: o nível político, de reconciliação e fortalecimento das instituições do Estado; o nível socioeconômico, que possibilite o desenvolvimento de atividades econômicas que gerem oportunidades de emprego e condições sociais para a população envolvida na pirataria; o nível da segurança, que possibilite o desenvolvimento do aparato de segurança que garanta ao governo somali um controle mais efetivo do seu território e as condições para a prisão e julgamento dos envolvidos com a atividade pirata; e, finalmente, o nível da cooperação internacional, que contribua para os três níveis acima. No campo internacional, além das medidas de apoio ao governo da Somália, a comunidade internacional deverá continuar os esforços para incrementar a coordenação diplomática e militar entre os diversos países e organizações envolvidas; continuar apoiando as forças de paz africanas que atuam na Somália; aumentar a proteção das linhas de comunicações marítimas da região, inclusive com a coordenação das forças navais e dos diversos atores que atuam na área; incrementar medidas que

auumentem a capacidade de autoproteção dos navios mercantes, com a participação ativa da empresas de transporte marítimo; e desenvolver medidas e acordos que possibilitem a restrição de uso dos recursos arrecadados na pirataria e a detenção e julgamento dos envolvidos nas atividades piratas.

Muitas dessas medidas são de longo prazo, e estão diretamente relacionadas com a evolução da situação da Somália como um todo. Além do mais, como visto no início deste trabalho, a principal causa da pirataria é o lucro dessa atividade. Assim sendo, dificilmente ela será erradicada, a não ser que os piratas considerem que o custo em mantê-la, relacionado principalmente com o sucesso da repressão, se torne maior que as vantagens auferidas. As medidas de coordenação e de prevenção devem ajudar na repressão, porém o tempo pode ser um fator favorável aos piratas, principalmente se a situação da segurança na Somália não evoluir favoravelmente de forma a acabar com os santuários em terra, pois o custo de manutenção de forças navais na área é extremamente caro, o que deverá dificultar a continuação do esforço militar internacional por um período de tempo muito longo. Finalmente, a forma como se desenvolverá a pirataria na Somália poderá ter efeitos propagadores para outros “Estados falidos” cujas condições favoreçam o desenvolvimento dessa antiga forma de ameaça ao comércio marítimo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Pirataria; Somália; ONU; IMO;

NOTAS

- ¹ LANGEWIESCH, William. *The Outlaw Sea. A World of Freedom, Chaos, and Crime*. North Point Press, New York, 2004. Pp. 1-34.
- ² SILVA, Antonio R.A. A Globalização e a Segurança Marítima. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, Out/Dez. 2007. Pp. 95-108.
- ³ SALMORAL, Manuel Lucena. *Piratas, Bucaneros, Filibusteiros y Corsários em América*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992. Pp. 269-271.
- ⁴ *Somália Piracy Yearbook for 2008*. Mid-East Business Digest Editors. Pp. 14-15.
- ⁵ GROS, Jean Germain. Towards a taxonomy of failed states in the New World Order: decaying Somalia, Liberia, Rwanda and Haiti. *Third World Quarterly*, Vol. 17, nº 13, pp. 455-471, 1996. P. 457.
- ⁶ *Ibidem*, p. 466.
- ⁷ ROTBERG, I Robert, (Ed.) *State Failure and State Weakness in a Time of Terror*. Brooking Institution Press/ World Peace Foundation, 2003, p. 1-24.
- ⁸ CARMENT, David. Assessing state failure: implications for theory and policy. *Third World Quarterly*, Vol. 24, Nº 3 pp. 407-427, 2003.
- ⁹ RICE, Susan E. and PATRICK, Stewart. *Index of State Weakness in the Developing World*. Brookings Institution, Washington, DC, 2008 p. 9.
- ¹⁰ Foreign Policy. *Failed States Index 2008*. http://www.foreignpolicy.com/story/cms.php?story_id=4350&page=1. Acesso em 16/4/2009 1410h.
- ¹¹ United Nations. Security Council. *Report of the Secretary General on the situation of Somalia. S/2008/2009*. 17 November 2008. p. 6.
- ¹² MENKHAUS, Ken. *Governance without Government in Somalia: Spoilers, State Building, and the Politics of Coping*. International Security. Vol. 31 Nº 3 (2006/2007); pp. 93-106.
- ¹³ Marine Resources Assessment Group Ltd. *Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries*, July 2005. Report prepared to UK's Department for International Development (DFID). London, UK, 2005. P. 6.
- ¹⁴ LEESON, Peter. *The Invisible Hook. The Hidden Economics of Pirates*. Princeton University Press. United Kingdom, 2009.
- ¹⁵ *Ibidem*, pp. 199-205.
- ¹⁶ Piracy off the Horn of Africa. *CRS Report for Congress*. Congressional Research Report. USA, 21 April, 2009, p. 26.
- ¹⁷ WORLD BANK. *Data and Statistics*. <http://web.worldbank.org>. Acesso em 29 de maio de 2008.
- ¹⁸ UNITED NATIONS. Security Council. *Report of the Secretary-General on the Situation on Somalia. S/2009/210*. 16 April 2009. Pp. 12-23.
- ¹⁹ Piracy off the Horn of Africa. *CRS Report for Congress*. Congressional Research Report. USA, 21 April, 2009. Pp. 1-2.
- ²⁰ SILVA, Antonio R. A. A Marinha e as Novas Ameaças. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, Junho 2006, pp. 32-42.
- ²¹ UNITED NATIONS. Security Council. *Resolution 1772 (2007)*, 20 August 2007. Pp. 2-5.
- ²² _____. *Resolution 1814 (2008)*, 15 May 2008. P. 5.
- ²³ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Resolution A.1002 (25)*. Piracy and Armed Robbery Against Ships in Watters off The Somalia Coast.
- ²⁴ UNITED NATIONS. Security Council. *Resolution 1838 (2008)*, 7 October 2008.
- ²⁵ _____. *Resolution 1844 (2008)*, 20 November 2008. Pp. 1-3.
- ²⁶ _____. *Resolution 1846 (2008)*, 02 December 2008.
- ²⁷ _____. *Resolution 1851 (2008)*, 16 Dezember 2008.
- ²⁸ _____. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em 16/4/2009.

- ²⁹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Resolution A.922 (22)*. Code of Practice for Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships. London, 29 November 2001. P. 4.
- ³⁰ SILVA. Op.cit, pp. 32-42.
- ³¹ Piracy off the Horn of Africa. Op.cit. p. 1
- ³² Piracy off the Horn of Africa. Op.cit. P. 6.
- ³³ SILVA, Antonio R. A. A Volta da “Diplomacia de Canhoneiras”? *Monitor Mercantil*, 16, 17 e 18 de agosto de 2008, p. 2 (Opinião).
- ³⁴ UNITED STATES. Africa Command. *Policy Statement: Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*. [http:// www. africom.mil/getArticle.asp?art=2466&lang=0](http://www.africom.mil/getArticle.asp?art=2466&lang=0). Acesso 18/5/2008.
- ³⁵ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *High Level Meeting in Djibouti adopts a Code of Conduct to repress acts of piracy and armed robbery against ships*. www.imo.gov. Acesso 14/5/2009.
- ³⁶ OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM. *Piracy - The East Africa / Somalia Situation. Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks*. London, 2008. P. 9.
- ³⁷ PATCH, John. The Overstated Threat. *Proceedings Magazine*. December 2008 Vol. 134/12/1, 270.
- http://www.usni.org/magazines/proceedings/archive/story.asp?STORY_ID=1694. Acesso em 29 de maio de 2008.