

A PIRATARIA MARÍTIMA ENQUANTO AMEAÇA ECONÔMICA INTERNACIONAL E SUA POSSIVEL CARACTERIZAÇÃO COMO AVARIA GROSSA

*THE MARITIME PIRACY AS AN INTERNATIONAL
ECONOMIC THREAT AND ITS POSSIBLE
CHARACTERIZATION AS GROSS AVERAGE*

*Ingrid Zanella Andrade Campos*¹
Faculdade Damas da Instrução Cristã

*Margarida de Oliveira Cantarelli*²
Faculdade Damas da Instrução Cristã

Resumo

A pirataria enquanto prática proibida internacionalmente representa um risco à segurança da navegação, com consequências diretas nos custos do tráfego marítimo. Inclusive, pois, no Brasil não há norma específica que trate da pirataria marítima, desta forma, esses atos podem ser considerados como atos ilícitos internos, com tipificação no Código Penal, e até como avaria grossa, de acordo com o Código Comercial Brasileiro. O problema principal deste trabalho é a possibilidade de caracterização da pirataria enquanto avaria grossa, bem como a definição dos impactos no mercado da prática da pirataria. Portanto, caso

¹ Professora do Programa de Pós-Graduação (mestrado) em Direito da Faculdade Damas da Instrução Cristã. Professora Adjunta da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Doutora e mestre em Direito pela da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Possui cursos de *Liability for Maritime Claims e Law of Marine Insurance*, pela *International Maritime Law Institute* (Malta). Oficial da Ordem do Mérito Naval – Marinha do Brasil. Vice-presidente da OAB/PE. Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE. Secretária da Comissão de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB. Advogada. E-mail: ingridzanella@qca.adv.br.

² Doutora e mestre em Direito pela da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Desembargadora emérita do Tribunal Regional Federal 5ª Região, membro da Academia Pernambucana de Letras (Cadeira nº 9), membro do Instituto Histórico e Geográfico do Estado de Pernambuco. Professora do Programa de Pós-Graduação (mestrado) em Direito da Faculdade Damas da Instrução Cristã.

considerada como uma causa de avaria grossa, seria possível envolver a responsabilidade de todos os atores da navegação, como navio, carga e frete, com repercussão econômica nos contratos marítimos e relações privadas. O artigo foi elaborado seguindo o método dedutivo, partindo-se das premissas até a conclusão. A constatação da veracidade das premissas permite atestar, pelos encadeamentos lógicos realizados com argumentos condicionais, a verdade da conclusão. Desta forma, os atos praticados em decorrência de pirataria podem ser caracterizados como avaria grossa, considerando que haverá sacrifício e/ou despesa extraordinários, de forma intencional e razoavelmente efetuado ou incorrido para a segurança comum, com o propósito de preservar de perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum.

Palavras-chave

Pirataria. Insegurança Marítima. Acidentes Marítimos. Avaria Grossa.

Abstract

Piracy as an internationally prohibited practice that poses a risk to the safety of navigation, with direct consequences on the costs of maritime traffic. Even then, in Brazil, there is no specific rule that deals with maritime piracy, so these acts can be considered as internal illegal acts, considering the Penal Code, and even as a gross average, according to the Brazilian Commercial Code. The main problem of this work is the possibility of characterizing piracy as an average, as well as defining the impacts on the market for the practice of piracy. Therefore, if considered as a cause of average, it would be possible to involve the responsibility of all actors in navigation, such as ship, cargo and freight, with economic repercussions in maritime contracts and private relations. The article was elaborated following the deductive method, starting from the premises until the conclusion. The verification of the veracity of the premises allows to attest, by the logical chains made with conditional arguments, the truth of the conclusion. Thus, the acts practiced as a result of piracy can be characterized as average, considering that there will be extraordinary sacrifices and / or expenses, intentionally and reasonably made or incurred for common security, with the purpose of preserving the property involved from danger. on a common maritime adventure.

Keywords

Piracy. Maritime insecurity. Maritime accidents. Gross average.

1. INTRODUÇÃO

O Direito Marítimo está intimamente ligado ao desenvolvimento econômico. Ademais, o reaquecimento da indústria naval em face da construção de plataformas petrolíferas e de novos estaleiros, bem como do desenvolvimento da navegação

de cabotagem fará com que cada vez mais surjam novas demandas especializadas envolvendo o Direito Marítimo.

O Dicionário de Tecnologia Jurídica define Direito Marítimo como o conjunto de normas que regem as relações jurídicas relativas à navegação e ao comércio marítimo, fluvial ou lacustre, bem como dos navios a seu serviço e os direitos e obrigações das pessoas que por ofício se dedicam a essa espécie de atividade (NUNES, 1990).

Depois de um longo período de estagnação, o setor de construção naval brasileiro experimentou, na última década, a retomada de investimentos, que se refletiu tanto na expansão e na modernização da capacidade produtiva quanto no aumento da produção de embarcações. Tal fato decorreu, principalmente, do crescimento das atividades petrolíferas offshore, que acarretou a necessidade de novas embarcações para esse mercado, e de uma política voltada ao desenvolvimento da indústria nacional (DORES; LAGE; PROCESSI, 2020).

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, através da Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995, concedeu nova redação ao parágrafo único, do artigo 178³, que passou a permitir o uso de bandeiras estrangeiras na navegação de cabotagem no Brasil, desde que afretadas por empresas brasileiras.

Todavia, com o aumento do transporte aquaviário, os crimes marítimos internacionais também estão aumentando e se tornando cada vez mais sofisticados. Segundo o chefe do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, Yury Fedotov, dois terços da superfície do mundo são de oceanos e quase tudo isto está além de águas territoriais dos Estados, ou seja, fora de quaisquer jurisdições criminais estatais. E, continua:

³ “Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.”

O alto-mar é aberto para embarcações de todos os países, tanto costa quando litoral, para apoiar o comércio internacional e a cooperação econômica, o contato entre pessoas e o uso responsável de recursos naturais. No entanto, nos anos recentes, a liberdade de navegação tem sido explorada por grupos criminosos. (ONU, 2019)

Neste sentido, a Organização Não-Governamental Oceans Beyond Piracy (OBP), registra o aumento do número de ataques piratas, em seu relatório anual, que em 2018 foram registrados 201 ataques contra os 180 ocorridos em 2017 (Oceans Beyond Piracy, 2018).

O Brasil é um país maritidamente privilegiado, a Zona Costeira do Brasil é uma unidade territorial que se estende, na sua porção terrestre, por mais de 8.500 km, abrangendo 17 estados e mais de quatrocentos municípios. Inclui ainda a faixa marítima formada por mar territorial, com largura de 12 milhas náuticas a partir da linha da costa. A Zona Marinha tem início na região costeira e compreende a plataforma continental marinha e a Zona Econômica Exclusiva – ZEE que, no caso brasileiro, alonga-se até 200 milhas da costa (BRASIL, MMA, 2020).

Apesar de não ser um dos principais pontos onde ocorre a pirataria marítima, a América do sul também é afetada por este fenômeno. A Organização Não-Governamental Oceans Beyond Piracy (OBP), indicou, em seu relatório anual, que os incidentes gerais na região da América Latina e Caribe aumentaram 160%, advertindo a natureza oportunista dos atores na região (Oceans Beyond Piracy, 2018).

O que ratifica a importância de, no Brasil, esse tema ser melhor aprofundado, com desatque à questão da segurança nacional, responsabilidade, relação securitária e outros. Principalmente, diante do fato de que, no Brasil, não há norma específica sobre a pirataria, e que, de acordo com o Código Comercial, a pirataria pode se configurar tanto como causa de arribada forçada como de avaria grossa, conforme a seguir abordado.

Entretanto, a pirataria representa uma ameaça direta à segurança da navegação, constituindo-se como uma prática internacionalmente proibida, além de gerar efeitos negativos na economia internacional, conforme demonstram os estudos indicados neste artigo.

Nesta seara, destaca-se que a pirataria deve ser entendida como todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; desde que cometidos em áreas de jurisdição internacional (CNUDM, art. 101).

Todavia, não há no Brasil regulamentação específica dos atos de pirataria marítima. Essa ausência gera incerteza como esses atos devem ser tratados internamente, seja do ponto de vista penal, seja do comercial.

Em outras palavras, caso haja um ato de pirataria em águas brasileiras, para se constituir como um ilícito penal deve haver a incidência de um tipo penal, de acordo com o Código Penal brasileiro. Neste sentido, o art. 1º, da Lei de Introdução do Código Penal, estabelece:

Considera-se crime a infração penal a que a lei comina pena de reclusão ou de detenção, quer isoladamente, quer alternativamente ou cumulativamente com a pena de multa; contravenção, a infração penal a que a lei comina, isoladamente, pena de prisão simples ou de multa, ou ambas, alternativa ou cumulativamente.

No que tange ao aspecto comercial, importante entender como a pirataria pode ser considerada, inclusive com repercussão de seus custos e possíveis prejuízos, ou seja, se pode se considerar como um ato de avaria simples ou grossa. Portanto, caso considerada como uma causa de avaria grossa, seria possível

envolver a responsabilidade de todos os atores da navegação, como navio, carga e frete, com repercussão econômica nos contratos marítimos e relações privadas.

Considerando que a pirataria é um ato ilícito internacional, com este trabalho demonstra-se como os atos relacionados à pirataria tem além de repercussões na área econômica, efeito direto na segurança internacional. Assim, seus impactos negativos afetam todo o transporte aquaviário, restando a indagação de como a pirataria pode ser entendida, a fim de identificar até a possibilidade de cobertura securitária, inclusive, bem como se as ações para prevenção ou salvamento podem descaracterizar infrações administrativas, como a arribada forçada.

Portanto, a problemática do presente artigo cinge-se a identificar as possíveis responsabilidades advindas da prática ilegal da pirataria marítima. Assim, o objetivo principal deste trabalho é a problemática subjacente à definição dos impactos no mercado marítimo da prática de pirataria internacional, incluindo riscos, custos e caracterização da pirataria como prática internacional e avaria grossa, no Brasil.

O artigo foi elaborado seguindo o método dedutivo, partindo-se das premissas até a conclusão. A constatação da veracidade das premissas permite atestar, pelos encadeamentos lógicos realizados com argumentos condicionais, a verdade da conclusão.

Portanto, o objetivo principal deste trabalho é a problemática subjacente à definição da caracterização da pirataria no Brasil, com destaque ao aspecto comercial, incluindo riscos e custos.

Para tanto, o artigo foi desenvolvido em três partes distintas, até chegar à conclusão.

Inicialmente, tratou-se da pirataria enquanto prática internacionalmente proibida, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, bem como do conceito, dever de cooperação dos Estados soberanos, convenções e demais atos internacionais sobre a matéria.

Posteriormente, o artigo aborda a ameaça econômica no cenário aquaviário ocasionada pela pirataria marítima, os impactos à economia mundial e ao transporte internacional, inclusive com o aumento do valor do seguro marítimos, em determinadas zonas de risco.

Em seguida, tratou-se da possibilidade de caracterização, no Brasil, da pirataria enquanto avaria grossa, bem como a previsão no Código Comercial brasileiro. Inicialmente, destacou-se que no Direito Marítimo a palavra avaria significa despesas ou danos extraordinários concernentes ao navio e/ou à carga, além de se apresentar a distinção entre avaria simples e grossa.

Ao final, foi possível concluir que os atos praticados em decorrência de pirataria podem ser caracterizados como avaria grossa, considerando que haverá sacrifício e/ou despesa extraordinários, de forma intencional e razoavelmente efetuado ou incorrido para a segurança comum, com o propósito de preservar de perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum.

2. PIRATARIA ENQUANTO PRÁTICA INTERNACIONALMENTE PROIBIDA

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, as práticas proibidas internacionalmente são pirataria, transporte ilegal de pessoas, tráfico ilícito de substâncias psicotrópicas, transmissões não autorizadas a partir do alto-mar e poluição marinha.

Quanto à pirataria, a CNUDM, art. 101, entende que devem ser consideradas como pirataria as seguintes práticas:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:
a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de

um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

- i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
- ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

Destaca-se que os atos de pirataria devem ser praticados em lugar alheio à jurisdição de determinado Estado. D'outro vértice devem ser considerados como tipos penais instituídos na legislação interna, como furto, por exemplo, *vide*:

EMENTA. HABEAS CORPUS. FURTO TRIPLAMENTE QUALIFICADO. FORMAÇÃO DE QUADRILHA. SUBTRAÇÃO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM NAVIOS CARGUEIROS. PRISÃO PREVENTIVA. ALEGADO EXCESSO DE PRAZO NA FORMAÇÃO DA CULPA. ATUAÇÃO CRIMINOSA DE NOTÁVEL COMPLEXIDADE. PROCESSO MOVIDO CONTRA 9 (NOVE) DENUNCIADOS. INTERVALO QUE, À LUZ DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO CASO CONCRETO, MANTÉM-SE DENTRO DOS LIMITES DA RAZOABILIDADE. AÇÃO PENAL, ADEMAIS, AGUARDANDO A APRESENTAÇÃO DAS ALEGAÇÕES FINAIS DEFENSIVAS. SÚMULA N. 52/STJ. CONSTRANGIMENTO NÃO EVIDENCIADO. (STJ - HABEAS CORPUS : HC 165729 SP 2010/0047203-3)

Ementa: APELAÇÃO CRIMINAL - FURTO A BORDO DE NAVIO - DÚVIDAS QUANTO À AUTORIA - ABSOLVIÇÃO. I - NÃO ENCONTRANDO A INCERTEZA ELEMENTOS SUFICIENTES A DISSIPÁ-LA, E NÃO ESTANDO AS CIRCUNSTÂNCIAS EM AFRONTA À VERSÃO APRESENTADA PELO RÉU, NÃO HÁ PORQUE NEGAR-LHE CREDIBILIDADE. II - AUSENTES ELEMENTOS INCONTROVERSOS DE AUTORIA, OUTRA SOLUÇÃO NÃO SE IMPÕE, SENÃO A ABSOLVIÇÃO, EM OBEDIÊNCIA AO PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL DE PRESUNÇÃO DE INOCÊNCIA, COMO AO PRINCÍPIO DO "IN DUBIO PRO REO". III - RECURSO PROVIDO. (TRF-3 - APELAÇÃO CRIMINAL ACR 27086 SP 96.03.027086-5).

Nesse sentido, a Organização Marítima Internacional (IMO), por exemplo, conceitua roubo armado contra navios (*armed robbery against ships*), consoante item 2.2 do Anexo *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships* da Resolução A.922(22). Dessa forma, roubo armado contra navios significa qualquer ato ilícito de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, não tipificado como ato de pirataria.

A ligação da pirataria com o desenvolvimento da navegação e o estabelecimento de novas rotas é posto por parte da doutrina. Narra-se que o poderio da Inglaterra se uniu com os piratas, com os quais esta nação fez seus primeiros ensaios no mundo americano. Monarcas ingleses, assim como os franceses – inimigos irreconciliáveis da Monarquia de Habsburgo – aproveitaram-se da pirataria em sua luta contra estes, mas não diretamente organizado. Na primeira, os piratas agiram principalmente no Caribe, mas a partir da última metade do século XVI também devastou a

costa do Pacífico, saqueando navios e portos (MARTIN-NIETO, 1968. p. 17).

Desataca-se que todo o Estado soberano tem o dever de cooperar na repressão da pirataria alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado (CAMPOS, 2017. p. 59).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), estabelece inclusive que os piratas se submetem aos tribunais dos Estados que apresarem o navio pirata ou do exercício de jurisdição no local do cometimento do crime⁴.

Nesse sentido, a Organização Marítima Internacional (IMO), por exemplo, conceitua roubo armado contra navios (*armed robbery against ships*), consoante item 2.2 do Anexo *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships* da Resolução A.922(22). Dessa forma, roubo armado contra navios significa qualquer ato ilícito de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, não tipificado como ato de pirataria (IMO. **Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships**).

Menciona-se, igualmente, a Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (*SUA Convention*), promulgada pelo Brasil através do Decreto nº 6.139, de 26 de junho de 2007, que findou por generalizar a ilicitude do ato, ou seja, superou a lacuna da CNUDM, que não cobria atos políticos

⁴ “Todo Estado pode apresiar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé.” **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)**, art. 105.

ilícitos em suas definições sobre pirataria, bem como a necessidade do envolvimento de dois navios para caracterizar o ato (CALIXTO, 2006, p. 223).

A *SUA Convention* não se aplica a navio de guerra, navio de propriedade de ou operado por um Estado, quando estiver sendo usado como auxiliar naval ou para finalidades aduaneiras ou policiais; e a navio que tenha sido retirado da navegação ou posto fora de serviço.⁵

Com vistas a inibir as práticas de pirataria, todo Estado pode apresiar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Entretanto o apresamento deve ser fundamentado em motivo suficiente, assim quando um navio ou uma aeronave for apresado por suspeita de pirataria, sem atendimento a este requisito, o Estado que o apresou será responsável, perante o Estado de nacionalidade do navio ou da aeronave, por qualquer perda ou dano causado (CAMPOS, 2017. p. 60).

Em regra, como destacado supra, quando a embarcação se encontra em alto mar, a jurisdição aplicável é a do Estado da bandeira do navio, ou seja, a nacionalidade da embarcação, conforme determina a CNUDM.

Entretanto, a Convenção de Direito Internacional Privado, de Havana (Código Bustamante, 1929 / Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929), estabelece, que:

⁵ Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima. Art. 2º. “1. This Convention does not apply to: 1. a warship; or 2. a ship owned or operated by a State when being used as a naval auxiliary or for customs or police purposes; or 3. a ship which has been withdrawn from navigation or laid up. 2. Nothing in this Convention affects the immunities of warships and other government ships operated for non-commercial purposes.”.

Art. 308. A pirataria, o tráfico de negros e o comércio de escravos, o tráfico de mulheres brancas, a destruição ou deterioração de cabos submarinos e os demais delitos da mesma índole, contra o direito internacional, cometidos no alto mar, no ar livre e em territórios não organizados ainda em Estado, serão punidos pelo captor, de acordo com as suas leis penais.

E no caso de delitos contra a segurança interna ou externa do mesmo Estado ou contra o seu crédito público, estão sujeitos, no estrangeiro, às leis penais de cada Estado contratante, seja qual for a nacionalidade ou o domicílio do delinquente (art. 305).⁶ Portanto, nesses casos, haveria a jurisdição penal do Estado captor e não do Estado de bandeira, como determina a regra geral (CAMPOS, 2017. p. 61).

Outrossim, no caso de pirataria, disciplina o Código Comercial que:

Art. 740 - Quando um navio entrar por necessidade em algum porto ou lugar distinto dos determinados na viagem a que se propusera, diz-se que fez arribada forçada (artigo nº. 510).

Art. 741 - São causas justas para arribada forçada:

1 - falta de víveres ou aguada; 2 - qualquer acidente acontecido à equipagem, cargo ou navio, que impossibilite este de continuar a navegar; 3 - temor fundado de inimigo ou pirata.

Art. 764 - São avarias grossas:

1 - Tudo o que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de

⁶ Convenção de Direito Internacional Privado, de Havana (Código Bustamante, 1929 / Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929).

resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente,

Desta forma, no Brasil, não há norma específica sobre a pirataria, e que, de acordo com o Código Comercial, a pirataria pode se configurar como causa de avaria grossa, conforme a seguir abordado.

3. AMEAÇA ECONÔMICA NO CENÁRIO AQUAVIÁRIO

Quanto aos impactos da pirataria na economia, a Organização Não-Governamental Oceans Beyond Piracy (OBP) publicou um relatório sobre os gastos com o combate a este fenômeno, que levanta preocupações sobre o custo da pirataria da Somália para a economia mundial. No referido relatório, restou indicado que aproximadamente 80% de todos os custos são suportados pela indústria naval, enquanto os governos são responsáveis por 20% das despesas associadas aos ataques de piratas. Ainda, o relatório estima que o custo econômico da pirataria em 2011 foi entre US\$ 6,6 e US\$ 6,9 bilhões de dólares (SAFETY4SEA, 2012).

Os custos financeiros para a navegação mundial resultantes dos crescentes ataques de piratas na costa da Somália levaram as principais corporações, diretas e indiretamente ligadas ao setor, a adoção de posições mais radicais para evitar conflitos e mais perdas. Em 2008, houve 134 ataques na região Nordeste da África, com 44 navios vitimados e 600 tripulantes sequestrados e mantidos como reféns antes do pagamento do resgate (Valor Econômico, 2009).

Como a costa da Somália tem a dimensão de 3,2 mil quilômetros, parte na entrada do golfo de Aden, a alternativa para evitar a rota do Mediterrâneo aumenta a viagem, em média, em 2,7

mil milhas (cerca de 5 mil quilômetros), com a passagem pelo cabo da Boa Esperança, no Sul da África (Valor Econômico, 2009).

De acordo com o Report of the Secretary-General on the activities of United Nations Office for West Africa and the Sahel UNOWAS, o crime marítimo e a pirataria ao largo da costa da África Ocidental continuaram a representar uma ameaça à paz, segurança e desenvolvimento na região. Desta forma, a Nigéria perdeu cerca de US\$ 2,8 bilhões em receitas em 2018, principalmente devido a crimes relacionados ao petróleo (UNOWAS. Report of the Secretary-General on the activities, 2018).

O referido Relatório abrange o período de 1 de janeiro a 30 de junho de 2018 e fornece uma visão geral dos desenvolvimentos e tendências na África Ocidental e no Sael. Também descreve as atividades do Gabinete das Nações Unidas para a África Ocidental e o Sael (UNOWAS) e os progressos realizados na implementação da estratégia integrada das Nações Unidas para o Sahel.

O Relatório da UNOWAS, destaca ainda que:

Piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea increased during the reporting period. In early April, the International Maritime Bureau reported 29 incidents in the first quarter of 2018 in the Gulf of Guinea (40 per cent of all attacks recorded worldwide), compared with 7 in the same area in the first quarter of 2017. Of the 29 recorded incidents, 22 were off the coast of Nigeria. Criminal groups increasingly resorted to hostage-taking: 113 of 114 kidnappings worldwide recorded in the first quarter of 2018 took place in the Gulf of Guinea (UNOWAS. Report of

the Secretary-General on the activities, 2018).

O International Maritime Bureau (IMB) publica relatórios trimestrais e anuais sobre pirataria e atos ilícitos, como roubo, no âmbito internacional marítimo. A IMB é uma divisão especializada da Câmara de Comércio Internacional, uma organização sem fins lucrativos, estabelecida em 1981 para atuar como um ponto focal na luta contra todos os tipos de crime e imperícia marítima.

A Organização Marítima Internacional (OMI) na sua resolução A 504 (XII) (5) e (9), adotada em 20 de novembro de 1981, exortou os governos, todos os interesses e organizações a cooperar e trocar informações, com vista a manter e desenvolver uma ação coordenada no combate à fraude marítima.

Assim, o relatório da Piracy and Armed Robbery Against Ships Report, registrou 38 ataques piratas, no trimestre de janeiro a março de 2019, todos atribuídos a piratas da Somália. Destaca-se que o Brasil, Colômbia, República Dominicana e Peru registraram um caso de pirataria nesse trimestre, comparado ao registro de quatro casos na Venezuela (INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2019).

Entre as nacionalidades dos navios acatados a maior incidência encontra-se na Libéria (8 casos), Singapura (7 casos), Panamá (5 casos), Malta (4 casos), Ilhas Marshall (4 casos) (INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2019).

Destaca-se que os países supra indicados são considerados países que adotam a conhecida bandeira de conveniência. No que concerne a bandeira de conveniência, a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) entende que se constitui bandeira de conveniência quando um navio não tem nenhum vínculo entre o armador, proprietário e o pavilhão da embarcação, ou seja, quando a propriedade beneficiária e o controle do navio estão sediados em país ou países diferentes

ao da bandeira que o navio pertence (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes, 2013).

Eliane Octaviano Martins explica que os Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC) se caracterizam por oferecerem facilidades para registro e incentivos de ordem fiscal. Igualmente que a não exigência de vínculo do Estado da Bandeira com o navio e a não observância de legislações e regulamentos severos concernentes à segurança da navegação e obrigação de fiscalizar dos Estados decorre do fato dos Estados que concedem bandeira de conveniência não serem signatários da CNUDM e de outras convenções internacionais de extrema importância no cenário da navegação (MARTINS, 2013).

Atualmente, cerca de trinta Estados adotam as bandeiras de conveniência, como por exemplo: Libéria, Panamá, Honduras, Costa Rica, Bahamas, Bermudas, Singapura, Filipinas, Malta, Antigua, Aruba, Barbados, Belize, Bolívia, Birmânia, Camboja, Ilhas Canárias, Ihas Caimán, Ihas Cook, Chipre, Guine Equatorial, Registro Marítimo Internacional de Alemanha, Gibraltar, Líbano, Luxemburgo, Ilhas Marshall, Maurício, Antilhas Holandesas, San Vicente, Santo Tomé e Príncipe, Sri Lanka, Tuvalu, Vanuatu entre outros (MARTINS, 2013).

Eliane Octaviano Martins explica que os Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC) se caracterizam por oferecerem facilidades para registro e incentivos de ordem fiscal. Igualmente que a não exigência de vínculo do Estado da Bandeira com o navio e a não observância de legislações e regulamentos severos concernentes à segurança da navegação e obrigação de fiscalizar dos Estados decorre do fato dos Estados que concedem bandeira de conveniência não serem signatários da CNUDM III e de outras convenções internacionais de extrema importância no cenário da navegação, como a MARPOL, SOLAS 1974, CLC/69, dentre outras (MARTINS, 2019).

Nesta seara, calcula-se que cerca de 20 mil navios que navegam o canal de Suez terão um dispêndio equivalente a US\$ 400 milhões por ano de seguro extra, para pagamento de resgates, bem como o desembolso de US\$ 150 milhões de dólares em 2008,

segundo avaliações de especialistas do setor (Valor Econômico, 2009).

Assim, a pirataria finda por representar uma ameaça econômica ao transporte internacional, ocasionado o aumento dos valores de todos os serviços envolvendo o transporte aquaviário.

4. PIRATARIA ENQUANTO AVARIA GROSSA

Ressaltou-se que, de acordo com a CNUDM, constituem atos de pirataria marítima as seguintes práticas: todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado. Assim, a pirataria engloba os atos praticados fora das águas submetidas à jurisdição dos Estados soberanos.

Desta forma, a pirataria é um ato ilícito submetido às normas internacionais, considerando que sua prática ocorre em Alto-Mar, Zona Econômica Exclusiva e Zona Contígua, ou seja, fora dos limites da jurisdição de um país.

Inicialmente, destaca-se que no Direito Marítimo a palavra *avaria* significa despesas ou danos extraordinários concernentes ao navio e/ou à carga. O Código Comercial conceitua *avaria* como “todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, bem como todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque” (Art. 761).

Assim, existem diversas formas de classificação das *avarias*, por exemplo, quanto à natureza: dano ou despesa; ou quanto à causa: simples ou grossa (Art. 763, Código Comercial). Por sua vez, as *avarias-danos* abarcam os prejuízos materiais e imateriais, decorrentes da inutilização ou estrago da coisa ou da redução do valor. Já as *avarias-despesas* se consubstanciam em

desembolsos de caráter excepcionais necessários para que seja completada a expedição marítima (CAMPOS, 2017. p. 273).

O Código Comercial, no artigo 763, classifica as avarias, da seguinte forma:

Art. 763. As avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns, e avarias simples ou particulares. A importância das primeiras é repartida proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga; e a das segundas é suportado, ou só pelo navio, ou só pela coisa que sofreu o dano ou deu causa à despesa.

A avaria simples ocorre quando o valor é suportado pelo navio ou pela coisa afetada e não é produzida intencionalmente para evitar um dano ou prejuízo maior, assim, não decorre da vontade humana. A avaria simples acarretará uma demanda que seguirá um procedimento comum, pois o valor é suportado pela parte que deu causa ao incidente marítimo, através de uma análise de responsabilidade civil (CAMPOS, 2017. p. 286).

Assim, os requisitos para caracterização da avaria simples são: existência de perigo real e eminente e a ausência de vontade/intenção dos envolvidos na aventura marítima.

O Código Comercial (Lei n° 556/1850) apresenta um rol exemplificativo de avarias simples e particulares, no art. 766, da seguinte forma:

- 1 - O dano acontecido às fazendas por borrasca, presa, naufrágio, ou encalhe fortuito, durante a viagem, e as despesas feitas para as salvar.
- 2 - A perda de cabos, amarras, âncoras, velas e mastros, causada por borrasca ou outro acidente do mar.
- 3 - As despesas de reclamação, sendo o navio e fazendas reclamadas separadamente.
- 4 - O conserto particular de vasilhas, e as despesas feitas para conservar os efeitos avariados.

5 - O aumento de frete e despesa de carga e descarga; quando declarado o navio inavegável, as fazendas são levadas ao lugar do destino por um ou mais navios (artigo nº. 614).

Em geral, as despesas feitas; e o dano sofrido só pelo navio, ou só pela carga, durante o tempo dos riscos.

Já a avaria grossa ocorre nas hipóteses de danos ou despesas extraordinários decorrentes de um ato intencional e razoavelmente praticado em defesa dos interesses da comunidade marítima, em uma situação de perigo real e iminente, buscando resultado útil (CAMPOS, 2017. p. 286).

Portanto, avaria grossa pode ser entendida por danos ou despesas extraordinários decorrentes de um ato intencional, razoavelmente praticado em defesa dos interesses dos envolvidos na expedição marítima, em uma situação de perigo real e iminente.

Assim, destaca-se que os atos praticados em decorrência de uma ameaça de pirataria e demais atos ilícitos podem atender aos critérios para caracterização da avaria grossa, considerando que haverá um ato de avaria grossa quando qualquer sacrifício e/ou despesa extraordinários é intencional e razoavelmente efetuado ou incorrido para a segurança comum, com o propósito de preservar de perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum.

De acordo com F.D. Rose,

The word “average” means loss. As a general rule, any loss or damage suffered by a particular interest, whether resulting from a danger which is peculiar to itself or to other interests as well, must be borne by that interest alone: in marine insurance parlance, it is a particular average. A general average situation occurs where a danger threatening a common adventure justifies actions taken for the benefit of the interests imperiled – a general average act. (D. ROSE, 2005 p. 2).

O Código Comercial apresenta um rol exemplificativo de avarias grossas, no artigo 764, entre as hipóteses, destacam-se:

- 1 - Tudo o que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente
- 2 - As coisas alijadas para salvação comum.
- 3 - Os cabos, mastros, velas e outros quaisquer aparelhos deliberadamente cortados, ou partidos por força de vela para salvação do navio e carga.
- 4 - As âncoras, amarras e quaisquer outras coisas abandonadas para salvamento ou benefício comum.
- 5 - Os danos causados pelo alijamento às fazendas restantes a bordo.
- 6 - Os danos feitos deliberadamente ao navio para facilitar a evacuação d'água e os danos acontecidos por esta ocasião à carga.
- 7 - O tratamento, curativo, sustento e indenizações da gente da tripulação ferida ou mutilada defendendo o navio.
- 8 - A indenização ou resgate da gente da tripulação mandada ao mar ou à terra em serviço do navio e da carga, e nessa ocasião aprisionada ou retida.
- 9 - As soldadas e sustento da tripulação durante arribada forçada.
- 10 - Os direitos de pilotagem, e outros de entrada e saída num porto de arribada forçada.
- 11 - Os aluguéis de armazéns em que se depositem, em, porto de arribada forçada, as fazendas que não puderem continuar a bordo durante o conserto do navio.
- 12 - As despesas da reclamação do navio e carga feitas conjuntamente pelo capitão numa só instância, e o sustento e soldadas da gente da tripulação durante a mesma reclamação, uma vez que o navio e carga sejam relaxados e restituídos.
- 13 - Os gastos de descarga, e salários para aliviar o navio e entrar numa barra ou porto, quando o navio é obrigado a fazê-lo por borrasca, ou perseguição de inimigo, e os danos acontecidos às fazendas pela descarga e recarga do navio em perigo.

14 - Os danos acontecidos ao corpo e quilha do navio, que premeditadamente se faz varar para prevenir perda total, ou presa do inimigo.

15 - As despesas feitas para pôr a nado o navio encalhado, e toda a recompensa por serviços extraordinários feitos para prevenir a sua perda total, ou presa.

16 - As perdas ou danos sobrevindos às fazendas carregadas em barcas ou lanchas, em consequência de perigo.

17 - As soldadas e sustento da tripulação, se o navio depois da viagem começada é obrigado a suspendê-la por ordem de potência estrangeira, ou por superveniência de guerra; e isto por todo o tempo que o navio e carga forem impedidos.

18 - O prêmio do empréstimo a risco, tomado para fazer face a despesas que devam entrar na regra de avaria grossa.

19 - O prêmio do seguro das despesas de avaria grossa, e as perdas sofridas na venda da parte da carga no porto de arribada forçada para fazer face às mesmas despesas.

20 - As custas judiciais para regular as avarias, e fazer a repartição das avarias grossas.

21 - As despesas de uma quarentena extraordinária. E, em geral, os danos causados deliberadamente em caso de perigo ou desastre imprevisto, e sofridos como consequência imediata destes eventos, bem como as despesas feitas em iguais circunstâncias, depois de deliberações motivadas (artigo nº. 509), em bem e salvamento comum do navio e mercadorias, desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga.

Percebe-se que o Código Comercial menciona taxativamente como avaria grossa tudo o que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente, fora os demais casos e situações de perigo.

A regulamentação das avarias grossas está disposta nas Regras de York-Antuérpia, incorporadas aos contratos de comércio

internacional marítimo. A avaria grossa, de acordo com o Código Comercial (art. 762), será regida pelo que estabelecer a carta partida ou o conhecimento de embarque e, na falta dessa previsão, pelo Código Comercial.

Na ocorrência de avaria grossa, as despesas decorrentes serão suportadas proporcionalmente por todos os interessados na expedição marítima. Assim, haverá uma parcial exoneração da responsabilidade do transportador marítimo, pois os prejuízos/danos serão repartidos entre os interessados, essencialmente os responsáveis pelo navio (proprietário e armador), pelo frete (afretador) e pela carga.

Como outro exemplo, o Código Comercial trata da arribada forçada, justificável, como causa de avaria grossa, devendo seus custos e prejuízos serem repartidos proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga. Entre uma das causas da arribada justificada encontra-se o temor fundado de inimigo ou pirata, conforme a seguir abordado.

Arribada é a mudança de rota ou de viagem que acarreta a entrada em um porto não previsto na escala ou o regresso ao ponto de partida sem efetuar a viagem iniciada. Ou seja, é a embarcação ingressar em porto ou lugar não previsto para a travessia, que não seja local de escala programada ou porto de destino (CAMPOS, 2017. p. 289).

A Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, traz um rol exemplificativo dos acidentes da navegação, citando os seguintes: abalroamento ou abalroação, naufrágio, colisão, encalhe, varação, alijamento, incêndio, água aberta e arribada. Por sua vez, o Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850) regula os fatos da navegação com destaque ao Título X, das arribadas forçadas.

No que concerne à arribada, enquanto acidente da navegação, o Código Comercial traz um rol exemplificativo de hipóteses de arribada justificada e injustificada. De acordo com o art. 741, são causas justas para arribada forçada: falta de víveres ou aguada; qualquer acidente acontecido à tripulação, cargo ou navio,

que impossibilite este de continuar a navegar; temor fundado de inimigo ou pirata.

Entretanto, de acordo com o art. 742, não será justificada a arribada: se a falta de víveres ou de aguada proceder de não haver-se feito a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o capitão vendesse alguma parte dos mesmos víveres ou aguada; nascendo a inavergabilidade do navio de mau conserto, de falta de apercebimento ou esquipação, ou de má arrumação da carga; se o temor de inimigo ou pirata não for fundado em fatos positivos que não deixem dúvida. Desta forma, apenas a arribada justificada e forçada se coadunam como avaria grossa.

Portanto, haverá um ato de avaria grossa quando, e somente quando, qualquer sacrifício e/ou despesa extraordinários for intencional e razoavelmente efetuado ou incorrido para a segurança comum, com o propósito de preservar de perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum.

Desta forma, os danos e prejuízos advindos de uma pirataria internacional podem ser caracterizados como avaria grossa, um dos exemplos citados é a possível ocorrência de uma arribada justificada, entretanto outras hipóteses podem ser identificadas, desde que sejam preenchidos os requisitos da avaria grossa.

5. CONCLUSÃO

Conforme demonstrado neste artigo, a pirataria se constitui como uma prática proibida internacionalmente, que inclui as seguintes práticas: todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; um navio ou uma

aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado.

Ressaltou-se que os atos de pirataria devem ser praticados em lugar alheio à jurisdição de determinado Estado. Que, a pirataria representa uma ameaça econômica ao transporte internacional, afetados todos os atores, navio, carga, frete e segurador, em face do aumento de riscos e custos.

Nacionalmente, os atos de pirataria são considerados como infrações ou atos ilícitos locais, não há uma regra brasileira que a tipifique, há uma zona cinzenta quanto ao seu conceito, o que com certeza tende a ser uma causa de aumento dos custos no cenário marítimo.

Destacou-se que a pirataria envolve avarias extraordinários ao navio, intencionalmente praticados para preservar a segurança dos envolvidos e evitar prejuízos maiores, no Brasil, razão pela qual essa pode ser considerada como uma causa de avaria grossa.

Nesse sentido o Código Comercial menciona taxativamente, em seu artigo 764, como avaria grossa tudo o que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente, fora os demais casos e situações de perigo.

Como outro exemplo, o Código Comercial considerada a arribada forçada, justificável, como causa de avaria grossa, devendo seus custos e prejuízos serem repartidos proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga. Entre uma das causas da arribada justificada encontra-se o temor fundado de inimigo ou pirata, conforme a seguir abordado.

Nessa seara, na ocorrência de avaria grossa, as despesas decorrentes serão suportadas proporcionalmente por todos os interessados na expedição marítima. Assim, haverá uma parcial exoneração da responsabilidade do transportador marítimo, pois os prejuízos/danos serão repartidos entre os interessados, essencialmente os responsáveis pelo navio (proprietário e armador), pelo frete (afretador) e pela carga.

Portanto, os atos praticados em decorrência de uma ameaça de pirataria e demais atos ilícitos, incluindo, tudo que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente, podem ser caracterizados como avaria grossa, considerando que haverá sacrifício e/ou despesa extraordinários, de forma intencional e razoavelmente efetuado ou incorrido para a segurança comum, com o propósito de preservar de perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BNDS. DORES, Priscila Branquinho; LAGE, Elisa Salomão; Processi, Lucas Duarte. **A retomada da indústria naval brasileira.** Disponível em:

https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/962/1/A%20retomada%20da%20ind%C3%BAstria%20naval%20brasileira_final_P.pdf. Acesso em 18 de mar. 2020.

BRASIL. **Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 18 de mar. 2020.

BRASIL. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>.

Acesso em 18 de mar. 2020.

BRASIL. **Convenção de Direito Internacional Privado, de Havana.** Código Bustamante, 1929 / Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18871-13-agosto-1929-549000-publicacaooriginal-64246-pe.html>. Acesso em de 18 mar. 2020.

BRASIL. **Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/D6136.htm. Acesso em 18 de mar. 2020.

BRASIL. **Lei de introdução do Código Penal** (decreto-lei n. 2.848, de 7-12-940) e da Lei das Contravenções Penais (decreto-lei n. 3.688, de 3 outubro de 1941). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3914.htm. Acesso em de 18 mar. 2020.

BRASIL. MMA. Zona Costeira e Marinha. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/biodiversidade/biodiversidade-aquatica/zona-costeira-e-marinha.html>. Acesso em 12 de ago. 2020.

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

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado** - Direito Material e Processual. Curitiba: Juruá, 2017.

F.D. ROSE. **General average: law and practice.** Second edition. LLP: London – Singapore, 2005. ISBN. 1-84311-418-6. p. 2.

Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes. **Bandeiras de Conveniência.** Disponível em: <http://www.itfglobal.org/itf-americas/flags-convenience.cfm/ViewIn/POR>. Acesso em 21 dez. de 2013.

IMO. **Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships.** Disponível em: https://www.ccaimo.mar.mil.br/code-practice-investigation-crimes-piracy-and-armed-robbery-against-ships_ Acesso em 19 de mar. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **Piracy and armed robbery against ships report for the period 1 January – 31 March 2019.** Disponível em: https://www.icc-ccs.org/reports/2019Q1_IMB_PiracyReport.pdf. Acesso em 10 de jun. 2019.

MARTIN-NIETO, Antonio. **Piratas del pacifico.** Bilbao. España: Ediciones Moretón, 1968.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Propriedade de navios e a adoção de bandeira de conveniência.** In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XII, n. 69, out 2009. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6840. Acesso em 21 dez. de 2013.

NUNES, Pedro. **Dicionário de Tecnologia Jurídica.** 12ª edição. Freitas Bastos, 1990.

Oceans Beyond Piracy. *The State of Maritime Piracy 2017.*

Disponível em:

http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one_earth_future_state_of_piracy_report_2017.pdf. Acesso em 12 de ago. 2020.

ONU. PIRATARIA E CRIMES EM ALTO-MAR ESTÃO MAIS SOFISTICADOS, ALERTA AGÊNCIA DA ONU. 2019. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pirataria-e-crimes-em-alto-mar-estao-mais-sofisticados-alerta-agencia-da-onu/> . Acesso em: 10 de fev. 2020.

Oceans Beyond Piracy. *The State of Maritime Piracy 2017.* Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one_earth_future_state_of_piracy_report_2017.pdf. Acesso em 12 de ago. 2020.

SAFETY4SEA 2012 apud SILVA, Moacir Rodrigues. **A pirataria e seu impacto no mercado de seguros.** Disponível em https://www.revistaapolice.com.br/2012/03/a_pirataria_e_seu_impacto_no_mercado_de_seguros-2012-03-01-12/. Acesso em 16 de fev. de 2019.

UNOWAS. **Report of the Secretary-General on the activities.** Disponível em: <https://unowas.unmissions.org/report-secretary-general-activities-unowas-s2018649-june-2018>. Acesso em 10 de jun. 2019.

Valor Econômico. **Ataques dos piratas da Somália elevam preço do seguro marítimo em 4000%.** 15 out. 2009 *Disponível em:* <http://www.unificadoseguros.com.br/2009/10/ataques-dos-piratas-da-somalia-elevam-preco-do-seguro-maritimo-em-4000/>. Acesso em 10 de fev. 2019.