

OCEANO EM CONFLITO: A PIRATARIA CONTEMPORÂNEA À LUZ DO DIREITO DO MAR NAS REGIÕES DA SOMÁLIA E DO DELTA DO NÍGER

Ana Ilza Alves de Jesus Farias*
João Vítor Nunes Barra dos Santos**
Maria Luiza Braga dos Reis***
Mel Azevedo Barbosa****

Resumo: A pirataria marítima contemporânea ressurgiu como uma ameaça geopolítica e econômica com impactos globais expressivos. Este artigo analisa as causas estruturais do fenômeno, com foco nas regiões da Somália e do Delta do Níger, onde fatores como instabilidade política, pobreza extrema, pesca ilegal e degradação ambiental contribuem para o crescimento das redes piratas. Com base em revisão bibliográfica, o trabalho investiga o conceito jurídico da pirataria à luz do Direito do Mar, traça paralelos históricos com a chamada Era de Ouro da pirataria e detalha o *modus operandi* contemporâneo de grupos organizados. Além disso, avalia os impactos econômicos sobre o comércio internacional, como o aumento dos custos logísticos, de seguros e perdas bilionárias no setor petrolífero e alimentício. Por fim, discute as respostas jurídicas e políticas adotadas por organizações internacionais, Estados costeiros e coalizões navais, apontando desafios e possíveis caminhos para uma governança marítima mais eficaz.

Palavras-chave: Pirataria Marítima. Segurança Internacional. Comércio Global. Direito do Mar. Geopolítica.

Abstract: Contemporary maritime piracy has reemerged as a geopolitical and economic threat with significant global impact. This article examines the structural causes of the phenomenon, focusing on the regions of Somalia and the Niger Delta, where factors such as political instability, extreme poverty, illegal fishing, and environmental degradation contribute to the expansion of pirate networks. Based on a literature review, the study explores the legal concept of piracy under the Law of the Sea, draws historical parallels with the so-called Golden Age of piracy, and outlines the contemporary *modus operandi* of organized groups. Furthermore, it assesses the economic impacts on international trade, including rising logistical and insurance costs and billion-dollar losses in the oil and food sectors. Finally, it discusses the legal and political responses adopted by international organizations, coastal states, and naval coalitions, highlighting challenges and possible paths toward more effective maritime governance.

Keywords: Maritime Piracy. International Security Global Trade. Law of the Sea. Geopolitics.

* Graduanda em Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais, Departamento de Letras e Artes, Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Ilhéus, BA, Brasil. Email: aialfarias.lea@uesc.br. Orcid: 0009-0007-7842-7249

** Graduando em Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais, Departamento de Letras e Artes, Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Ilhéus, BA, Brasil. Email: jvnbsantos.lea@uesc.br. Orcid: 0009-0005-8570-5142

*** Graduanda em Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais, Departamento de Letras e Artes, Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Ilhéus, BA, Brasil. Email: mlbreis.lea@uesc.br. Orcid: 0009-0001-7922-3578

**** Graduanda em Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais, Departamento de Letras e Artes, Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Ilhéus, BA, Brasil. Email: mabarbosa.lea@uesc.br. Orcid: 0009-0007-4273-2321

Introdução

A pirataria marítima contemporânea emerge como um fenômeno geopolítico e econômico que exige atenção crescente no campo das relações internacionais, geopolítica e da segurança global. À medida que o comércio internacional se intensifica e rotas estratégicas permanecem vulneráveis, os ataques piratas em regiões como a costa da Somália e o Delta do Níger tornam-se mais frequentes, sofisticados e impactantes. O estudo da pirataria marítima moderna, portanto, insere-se em um cenário de análise que vai além da criminalidade pontual, abordando questões estruturais como instabilidade política, desigualdade social e disputas por recursos naturais. Este trabalho, ao explorar causas, impactos e possíveis soluções para o problema, contribui para o entendimento de um desafio global com múltiplas dimensões.

A problemática que se impõe nesse contexto está ligada à ressignificação da pirataria, que deixou de ser vista como uma prática obsoleta e folclórica, para tornar-se uma ameaça organizada e altamente lucrativa. Pergunta-se: como a pirataria marítima moderna, enraizada em fatores locais e globais, afeta o comércio internacional e a segurança marítima contemporânea? Tal questão está ancorada na constatação de que o aumento de ataques piratas gera consequências econômicas expressivas, desde o encarecimento do frete marítimo e do seguro de carga até prejuízos diretos para a indústria petrolífera e de transporte.

Para investigar essa questão, o presente estudo adota uma abordagem qualitativa de caráter exploratório, fundamentada em revisão bibliográfica e documental. A metodologia consiste na análise de obras acadêmicas, artigos científicos, instrumentos jurídicos internacionais, especialmente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), e relatórios oficiais de organizações como a ONU (2008; 2014; 2015; 2024) e a IMO (2011; 2023). A escolha por essa abordagem justifica-se pela natureza teórico-jurídica do objeto, que demanda a interpretação crítica de fontes normativas e análises contextuais sobre a pirataria marítima contemporânea. Ao reunir e contrastar interpretações jurídicas e históricas, o presente estudo busca oferecer uma leitura crítica do enquadramento legal da pirataria, destacando suas lacunas conceituais e seus limites diante da complexidade contemporânea do fenômeno.

O objetivo geral do trabalho é explorar as causas, os impactos e as possíveis soluções para a pirataria marítima moderna, com ênfase nas regiões da Somália e do Delta do Níger.

Entre os objetivos específicos, destacam-se: explorar o conceito, legado histórico e *modus operandi* contemporâneo; investigar os fatores de relevância e regiões mais afetadas pela pirataria marítima; estudar o impacto econômico da pirataria nas rotas comerciais e na indústria marítima global; e analisar as respostas jurídicas e políticas ao fenômeno.

A relevância da pesquisa reside, portanto, em lançar luz sobre um tema urgente, mas ainda sub-explorado na produção acadêmica nacional, oferecendo subsídios tanto para a formulação de políticas públicas quanto para a compreensão das dinâmicas que desafiam a segurança marítima e a fluidez do comércio internacional. Nesse sentido, a análise dos entraves legais brasileiros no combate à pirataria, como a realizada por Karg (2018) ao discutir a normatização nacional e o roubo armado no mar, reforça a importância de estudos que articulem o Direito do Mar com a legislação doméstica. Ao integrar perspectivas geopolíticas, econômicas e sociais, este trabalho busca contribuir para a consolidação de um campo de estudo emergente por meio de uma abordagem de atualização e sistematização crítica sobre a pirataria contemporânea à luz do Direito do Mar. Assim, o estudo pretende reunir e reinterpretar dados e análises recentes, oferecendo uma visão integrada que conecta o debate jurídico às dinâmicas geopolíticas e socioeconômicas atuais.

A pirataria no direito do mar: conceito legado histórico e *modus operandi* contemporâneo

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). (Brasil, 1990, art. 101)

O conceito de pirataria, detalhado acima, foi definido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1982, na Jamaica, e se faz necessário para identificar a problemática e distingui-la de outros crimes marítimos. Todavia, apesar desses ataques se encaixarem na

definição jurídica de pirataria estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os piratas nem sempre são percebidos dessa forma. Frequentemente, eles são vistos da maneira como são retratados pela mídia: indivíduos estereotipados e caricatos. A imagem popular dos piratas como aventureiros destemidos, rebeldes carismáticos ou até heróis democráticos tem pouca relação com a história real da pirataria, que Rediker, em ‘*Villains of All Nations: Atlantic pirates in the golden age*’ (2004), descreve como marcada por violência, dureza e pelas brutais condições do trabalho marítimo. A ficcionalização da pirataria através de recursos midiáticos criou no imaginário popular uma imagem inautêntica a tal ponto que muitos desconhecem seu impacto real na história econômica e jurídica internacional. Rediker destaca em *Villains of all nations* (2004) quão violentos e brutais os piratas do final do século XVII e início do século XVIII (a Era de Ouro da Pirataria) podiam ser, principalmente em relação aos seus inimigos.

A era de ouro da pirataria e sua semelhança com a pirataria contemporânea

A Era de Ouro da Pirataria se deu no período entre 1690 e 1730, quando os ataques piratas em alto-mar e portos coloniais atingiram um nível elevado, jamais visto. Caribe, costa leste da África, Atlântico meridional e Oceano Índico foram as regiões de foco destas práticas criminosas. Foi neste período em que surgiram diversas figuras famosas, tais como o Barbanegra, Capitão Kidd, Anne Bonny, dentre outros, que praticavam seus crimes, principalmente, contra a marinha mercante, mas também contra navios de tesouros. Esta era teve seu fim quando a Marinha Real, governadores coloniais e a Companhia das Índias Orientais adotaram medidas mais coercitivas, que acabaram por resultar na captura e enforcamento de inúmeros piratas. Pode-se dizer que, apenas a partir do século XIX, os casos registrados de pirataria diminuíram significativamente, isto, devido à criação de leis que visavam combater estes crimes e ao envio das marinhas para confrontar os criminosos. A união de diversos Estados foi de suma importância para o fortalecimento ao extermínio das práticas de pirataria (Bischoff; Pedrosa, 2024, p. 133)

A pirataria em sua ‘Era de Ouro’ não é a mesma vista nos dias atuais, no entanto, mesmo que haja divergências significativas entre elas e que as causas e consequências não sejam as mesmas, ainda assim, os piratas contemporâneos compartilham semelhanças com seus antecessores. (Silva, 2010). Esta comparação histórica é central para a contribuição do artigo, pois permite compreender como práticas tradicionalmente vistas como anacrônicas foram ressignificadas em contextos econômicos e políticos atuais, um exercício de atualização teórica sobre a persistência e a adaptação do fenômeno pirata. No que diz respeito à pirataria na

contemporaneidade, há alguns países que se destacam. A Somália, a título de exemplo, chama atenção no que tange ao assunto, pois “ao final de 2008, observou-se na costa da Somália a formação de uma verdadeira indústria da pirataria. Os piratas somalis já atuam na posse de armamento pesado e barcos velozes, além de possuírem sofisticados planos de ação” (Silva, 2010, p. 14).

Segundo Buerger (2013), em suma, a pirataria pode ser vista, de forma simplificada, como uma busca por dinheiro; entretanto, ela também pode ser compreendida como um fenômeno sociopolítico mais amplo, inserido em um contexto cultural específico. Nesse sentido, a pirataria deixa de ser apenas uma questão econômica e passa a representar um movimento de resistência à globalização. No caso da pirataria somali, essa prática social organizada é sustentada por uma narrativa coletiva conhecida como *coast guard narrative*. Essa narrativa confere legitimidade às ações dos piratas ao apresentá-los como uma espécie de guarda-costeira informal, responsável por proteger a soberania marítima da Somália diante da pesca ilegal e das práticas predatórias de potências estrangeiras (Buerger, 2013).

Impactos recentes da pirataria na somália e na costa da nigéria

Na Somália, a pirataria costeira atingiu seu auge em 2011, quando foram registrados 237 ataques piratas, o que levou a custos econômicos globais de cerca de 6 mil milhões de euros — com pagamentos de aproximadamente 138 milhões de euros em resgates e impactos significativos para o comércio marítimo e o sistema de seguros. Apesar de uma redução nos anos seguintes devido ao aumento da presença naval internacional e a esforços de segurança, incidentes mais recentes, incluindo ataques em 2025, indicam uma possível retomada da atividade pirata na região (Euronews, 2025).

De forma semelhante, a pirataria na costa da Nigéria e no Golfo da Guiné tem se destacado não apenas pela sua frequência, mas também pela violência e sofisticação das ações. Um caso emblemático ocorreu em 23 de janeiro de 2021, quando o navio turco M/V Mozart, com tripulação de 19 pessoas, foi alvo de uma emboscada de piratas armados no Golfo da Guiné, resultando no sequestro de 15 tripulantes e na morte de um engenheiro de nacionalidade azeri, em um ataque descrito como bem organizado e executado a partir de lanchas rápidas

longe da costa. A região concentrou a maior parte dos incidentes graves de pirataria naquele ano, refletindo padrões de violência crescente e de redes criminosas com planejamento e recursos avançados (Al Jazeera; Daily Sabah, 2021).

Modus operandi da pirataria somali contemporânea

Segundo relatórios recentes do International Maritime Bureau (IMB), os ataques de pirataria somali apresentam um *modus operandi* cada vez mais estruturado, combinando velocidade, organização e alcance ampliado. As operações geralmente envolvem o uso de skiffs rápidos, lançados a partir de navios-mãe (como *dhow*s capturados), o que permite aos piratas atuarem em áreas de alto tráfego marítimo, a até 1.000 milhas náuticas da costa somali (IMB, 2024). Os piratas somalis geralmente atacam embarcações ao amanhecer ou ao anoitecer, empregando pequenas embarcações rápidas e armamento leve, como rifles AK-47 e lançadores de granadas. A intenção raramente é ferir a tripulação; o objetivo principal é capturar navios e obter resgates, aproveitando a limitada repressão em terra e a existência de santuários que facilitam suas operações. (Silva, 2010).

Fatores de relevância e regiões mais afetadas pela pirataria marítima

A pirataria marítima ressurgiu como uma preocupação central no cenário geopolítico internacional a partir do fim de 2023, após anos de aparente contenção. A volta desse cenário não ocorreu de forma isolada, mas como resultado de um conjunto de crescentes fatores estruturais e circunstanciais. Atualmente, o fenômeno se manifesta com maior intensidade no Chifre da África (em especial na costa da Somália e na zona do Golfo de Áden) e no Golfo da Guiné, abrangendo países como Nigéria, Benin e Gana. Paralelamente, é notório um crescimento significativo de incidentes no Mar do Sul da China, no estreito de Malaca e, mais

recentemente, em áreas costeiras da América Latina, como o Caribe venezuelano e regiões do Pacífico colombiano e equatoriano.

A raiz dessa intensificação da pirataria está diretamente ligada a fatores cruciais, que convergem para criar um terreno fértil para o crime marítimo:

- **Instabilidade política crônica:** Na Somália, o colapso institucional desde a década de 1990 deixou vastas áreas litorâneas sem qualquer controle estatal efetivo. Grupos armados, como o al-Shabab, disputam território com o governo central, enfraquecendo a capacidade de fiscalização marítima. A ausência de um aparato estatal funcional permite que células piratas operem com relativa liberdade, especialmente nas regiões de Mudug e Puntland. Simultaneamente, no Golfo da Guiné, a fragilidade dos governos locais e a corrupção sistêmica reduzem a eficácia de políticas de combate à pirataria e à segurança nos portos, criando um ambiente de impunidade e desordem.
- **Pobreza extrema e marginalização social:** Em comunidades costeiras somalis, muitos dos jovens envolvidos com pirataria foram anteriormente pescadores ou trabalhadores informais. Sem acesso à educação, saúde ou renda mínima estável, esses indivíduos frequentemente se vêem coagidos por redes criminosas. Esse padrão também se repete no Delta do Níger. Segundo análise do *Atlas Institute (2020)* com base em dados do *National Bureau of Statistics* da Nigéria, os cinco estados da região (com exceção de Bayelsa) apresentavam, em conjunto, taxas de desemprego e subemprego juvenil que ultrapassavam 50% já em 2020, um indicativo da precariedade estrutural enfrentada por jovens em áreas costeiras marginalizadas. Na esperança de um rápido retorno financeiro, esses jovens adentram o mundo dos sequestros com resgate ou roubo de cargas, servindo como um paliativo econômico em contextos de insegurança nacional.
- **Pesca ilegal e exaustão de recursos marinhos:** A ação predatória de grandes frotas estrangeiras, sobretudo chinesas, taiwanesas e europeias, em zonas econômicas exclusivas de países frágeis tem agravado tensões. No caso da Somália, esse elemento é frequentemente identificado como um dos principais gatilhos da pirataria moderna: pescadores locais, incapazes de competir ou de acessar áreas tradicionalmente utilizadas por gerações, justificam sua entrada em atividades piratas como uma forma de ‘autodefesa econômica’ frente à exploração externa. O mesmo ocorre no Golfo da

Guiné, onde embarcações estrangeiras devastam estoques de peixe, levando comunidades inteiras à informalidade ou à ilegalidade

- **Degradação ambiental acelerada:** As mudanças climáticas, a elevação do nível do mar, a acidificação dos oceanos e a poluição costeira têm diminuído a biodiversidade e a produtividade pesqueira, particularmente em regiões tropicais. No Sudeste Asiático, manguezais e recifes de corais, ecossistemas essenciais para a pesca artesanal, estão em colapso. Afetando diretamente a subsistência das populações litorâneas, a degradação ambiental serve como fator estimulante para que indivíduos e grupos vejam uma forma de sobrevivência ou até retaliação na pirataria.

Na Somália, os ataques tornaram-se mais frequentes em janeiro de 2023, após um intervalo de certa estabilidade em que o IMB (International Maritime Bureau) removeu a região da zona de alto risco. O IMB relatou o primeiro sequestro de um navio desde 2017, com o avanço da atividade pirata estendido até 1.000 milhas náuticas da costa (IMB, 2024). Essa retomada está associada à insegurança derivada dos ataques houthis no Iêmen e à redistribuição das patrulhas navais, além das adversidades socioeconômicas no interior da Somália ([Africa in Fact](#), julho de 2025). De acordo com o jornal *The Associated Press* (2024), em 2024 foram reportados sete incidentes envolvendo pirataria. Conseqüentemente, no ano seguinte, entre fevereiro e março, diversos dhows (embarcações tradicionais na região, comumente utilizadas como disfarces para piratas) foram sequestrados.

Entre as principais causas desse impasse destacam-se a persistente miséria, a falta de oportunidades de emprego formal e a pesca predatória realizada por embarcações estrangeiras, que esvaziam os recursos marinhos e empurram pescadores locais para atividades piratas. Esses fatores se entrelaçam e se reforçam, influenciando diversas áreas mutuamente. Assim, o retorno da pirataria não pode ser compreendido apenas como uma questão de segurança marítima, mas como reflexo de déficits estruturais na governança costeira, na justiça social e na cooperação internacional. ompreendido apenas como uma questão de segurança marítima, mas como reflexo de déficits estruturais na governança costeira, na justiça social e na cooperação internacional.

Análise geográfica e socioeconômica das principais regiões vulneráveis

A compreensão das regiões mais vulneráveis à pirataria marítima exige uma análise que combine fatores geográficos, socioeconômicos e políticos. Essas áreas, distribuídas principalmente entre o Chifre da África, o Golfo da Guiné e partes estratégicas do Sudeste Asiático e da América Latina, apresentam características estruturais semelhantes, como fragilidade estatal, pobreza costeira, exploração ilegal de recursos marinhos e proximidade de rotas essenciais para o comércio global. A seguir, são examinados os principais vetores que explicam essa vulnerabilidade.

Quadro 1 - Principais regiões da Pirataria Marítima:

Região	Características geográficas	Vulnerabilidades socioeconômicas	Atividades típicas da pirataria
Chifre da África (Somália, Golfo de Áden, Mar Vermelho)	Proximidade do corredor Red Sea-Suez; acesso a rotas globais extremamente estratégicas	Estado frágil e fragmentado; pesca ilegal; presença do al-Shabaab; pobreza extrema; pouco acesso a oportunidades formais	Sequestros de embarcações e tripulantes; uso de dhows como "motherships"
Golfo da Guiné (Nigéria, Delta do Níger, Benin, Togo, Ghana)	Linha costeira extensa, com diversos deltas e canais estreitos no território.	Dependência do petróleo; desigualdade; desemprego juvenil; corrupção; pesca ilegal; governança fraca	Sequestros de tripulantes, roubo de petróleo, assaltos em enseadas próximas à costa ou portos
Sudeste Asiático (Mar da China Meridional, Estreitos regionais)	Grandes ilhas, portos dispersos, zonas de pesca intensiva	Pesca ilegal por frotas estrangeiras, fiscalização débil, população costeira empobrecida	Sequestros limitados; assaltos à mão armada; pequenos roubos, especialmente a pescadores
América Latina (Caribe e costa venezuelana)	Águas costeiras próximas a portos e ilhas regionais	Crise econômica, pobreza, crime transnacional organizado; pouca presença naval eficaz	Assaltos a pescadores e embarcações costeiras; tentativa de sequestros; crescimento da violência marítima local

Fonte: Elaborado pelo autor com base em GOOD GOVERNANCE AFRICA. Africa In Fact, 2025 e GARD AS. Gard Insight, 2024, além de dados de IMO/IMB PRC.

Com base no quadro apresentado, observa-se especificidades no comparativo de vulnerabilidades comuns:

- 1. Instabilidade política e governança debilitada:** Somália sem governo central forte, Delta do Níger com diversos conflitos locais e partes da América Latina com atuação ineficaz ou insuficiente do Estado.

2. **Pobreza extrema e desemprego juvenil:** populações costeiras sem formas legais de renda, tornando-se suscetíveis às redes de pirataria.
3. **Pesca ilegal e degradação ambiental:** frotas estrangeiras retiram peixes e recursos, reduzindo os estoques e inviabilizando a pesca artesanal – fator evidente na Somália, reivindicado pelos próprios piratas como justificativa, e no Golfo da Guiné, contribuindo à pobreza costeira.
4. **Proximidade de rotas marítimas críticas:** regiões como o Golfo de Aden e o Golfo da Guiné estão ao longo de rotas vitais para o comércio global, o que cria oportunidades lucrativas para grupos piratas.
5. **Proximidade de rotas marítimas críticas:** regiões como o Golfo de Aden e o Golfo da Guiné estão ao longo de rotas vitais para o comércio global, o que cria oportunidades lucrativas para grupos piratas.
6. **Rentabilidade da economia ilícita:** seja na venda de petróleo roubado no Níger ou no resgate por sequestros na Somália, os retornos superam os riscos, consequentemente alimentando ciclos de reincidência dessa realidade.

A pirataria marítima e o impacto econômico global: entre o comércio e a segurança internacional

A pirataria marítima representa, hoje, uma ameaça econômica concreta ao comércio global, afetando diretamente as cadeias logísticas internacionais, a competitividade das exportações e o custo de bens essenciais. Longe de se tratar de uma ação isolada, os ataques piratas têm provocado prejuízos bilionários e pressionado empresas, governos e instituições financeiras a reverem suas práticas de segurança e seus modelos de operação no transporte marítimo.

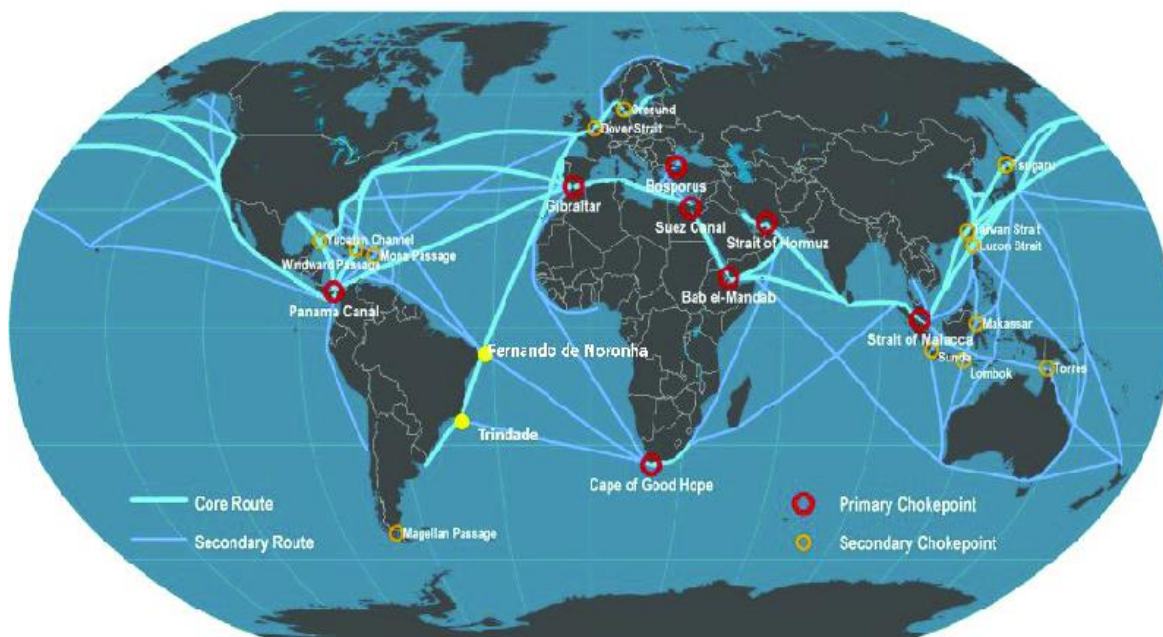
A região do Chifre da África, por exemplo, onde está situada a Somália, apresenta-se como uma zona estratégica essencial para o comércio marítimo internacional. Diariamente, milhões de dólares e milhares de embarcações circulam por esse corredor, conectando mercados da África, da Ásia, do Oriente Médio e da Europa. Aproximadamente 25 mil navios atravessam anualmente o Golfo de Áden, que liga o Oceano Índico ao Mar Vermelho, uma média de mais

de dois mil por mês. A simples instabilidade causada por ataques piratas nesse ponto implica não apenas em riscos à segurança local, mas em prejuízos diretos para embarcações de diferentes nacionalidades, cargas de alto valor e cadeias logísticas globais. Assim, o problema transcende as fronteiras somalis, convertendo-se em uma questão internacional de segurança, economia e desenvolvimento (Schneider, 2012).

O custo econômico da insegurança marítima

Os impactos econômicos da pirataria são vastos e concretos. Segundo relatório do JP Morgan Research (2024), a atual crise no Mar Vermelho, impulsionada por ataques de grupos armados como os Houthis, levou a um aumento de até cinco vezes nos custos de transporte entre a Ásia e a Europa. As embarcações passaram a evitar o Canal de Suez, a rota mais curta, desviando-se pelo Cabo da Boa Esperança. Isso adiciona cerca de 10 dias às entregas e até 1 milhão de dólares por navio em gastos adicionais com combustível, seguros e operação.

Imagem 1 - Mapa das principais rotas de transporte marítimo e passagens estratégicas.



Fonte: Rodrigue, et. al.. (2013).

A Figura acima, retirada de Rodrigue et. al. (2013), mostra como as principais rotas do comércio marítimo mundial passam por zonas de alto risco de pirataria:

É possível observar que a figura evidencia a concentração das principais rotas do comércio marítimo mundial em torno de estreitos e canais estratégicos (os chamados *chokepoints*), como o de Bab el-Mandeb, o Estreito de Malaca, o Golfo de Áden e o Canal de Suez. Observa-se que muitas dessas passagens coincidem com áreas de alto risco de pirataria, especialmente nas regiões próximas à Somália e ao Golfo da Guiné. Essa sobreposição demonstra como a dependência global dessas rotas torna o transporte marítimo vulnerável a ataques e interferências, ressaltando a relevância do Direito do Mar e da cooperação internacional na proteção da navegação e na manutenção da segurança marítima.

Além dos prejuízos comerciais evidentes, há um aumento significativo dos custos com multas por atrasos na entrega, perdas de contratos, pagamentos extras à tripulação e investimentos em tecnologias de segurança naval. Empresas de navegação têm sido forçadas a contratar equipes armadas e adquirir equipamentos defensivos cada vez mais sofisticados. Conforme o relatório *The Economic Cost of Somali Piracy 2011* (Oceans Beyond Piracy, 2012), apenas em 2011, os gastos com segurança privada ultrapassaram US\$ 1,1 bilhão, montante semelhante ao valor gasto em operações militares contra pirataria naquele ano (aproximadamente US\$ 1,3 bilhão), evidenciando que grande parte dos custos recai sobre o setor privado e países que participam das ações de proteção marítima (Oceans Beyond Piracy, 2012). Também aumentaram os custos com combustível (US\$ 2,7 bilhões), já que muitos navios capazes de operar em altas velocidades passaram a manter mais de 18 nós sempre que possível como medida de dissuasão, reduzindo as chances de abordagem e sequestro (Oceans Beyond Piracy, 2012). A consequência imediata é o aumento no preço de bens essenciais como alimentos, eletrônicos, vestuário e petróleo, atingindo diretamente os consumidores finais.

Perdas, impacto macroeconômico e vulnerabilidade setorial

No auge da pirataria somali, entre 2009 e 2011, as perdas globais anuais giravam entre 7 e 12 bilhões de dólares (Oef Research, 2013). Desses, 80% recaem sobre o setor privado e apenas 20% são assumidos por Estados. Apenas em 2010, os custos globais estimados

chegaram a US\$ 18 bilhões, somando impactos diretos e indiretos. A maior parte desse valor está associada a medidas recorrentes de proteção, como aumento da velocidade de navegação, reencaminhamento de rotas, contratação de segurança e seguro adicional. Curiosamente, embora os resgates sejam um fator de atração para os piratas, representaram apenas cerca de 2% do total das perdas. Em contrapartida, o pagamento médio por resgate aumentou 25% em um único ano, atingindo a marca de US\$ 5 milhões por navio.

O impacto macroeconômico é nítido em países africanos próximos a zonas de risco. Em 2010, o Egito perdeu US\$ 642 milhões com efeitos da pirataria sobre o Canal de Suez, enquanto o Quênia perdeu US\$ 414 milhões, segundo dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) citados por Speranza Filho (2013). Ainda segundo o mesmo organismo, os custos extras com importação e exportação no Quênia chegaram a quase US\$ 34 milhões por mês.

O setor de petróleo é especialmente vulnerável. Estima-se que 18% do comércio global envolva derivados de petróleo (OMC, 2013, citado em Speranza Filho, 2013). O caso do petroleiro MV Sirius Star, sequestrado em 2008, ilustra bem: com carga avaliada em US\$ 100 milhões, foi liberado após o pagamento de US\$ 3 milhões em resgate. A interdição ou o atraso de cargas desse tipo tem efeito cascata nos preços de energia e alimentos.

No Delta do Níger, a pirataria e a sabotagem de dutos e portos interferem diretamente na exportação de petróleo. O aumento da insegurança força companhias petrolíferas a reduzir suas operações ou a investir em segurança privada e tecnologias de vigilância, o que eleva os custos de extração e transporte. Essa situação afeta diretamente o preço internacional do barril, impactando também a cadeia produtiva de outros setores que dependem do petróleo como insumo ou fonte de energia. Considerando a relevância do transporte marítimo de petróleo para o comércio global, qualquer instabilidade nessa logística se propaga rapidamente para o restante da economia internacional.

Efeitos indiretos, estratégias de proteção e risco estrutural

Se as perdas anteriores mostram os efeitos econômicos setoriais imediatos, a pirataria também gera desdobramentos indiretos e mais amplos, com implicações de médio e longo prazo

para a arquitetura do comércio internacional. A interrupção do tráfego em zonas vitais como o Canal de Suez ou o Estreito de Malaca coloca em risco o abastecimento de bens essenciais, comprometendo a segurança alimentar e energética de países inteiros. Em 2024, a UNCTAD reportou uma queda de aproximadamente 50% no volume de comércio que atravessa o Canal de Suez nos primeiros meses do ano, consequência direta dos ataques na região do Mar Vermelho, com efeitos imediatos sobre o transporte de alimentos, gás, petróleo e produtos manufaturados. alertou para uma redução de 50% no volume de comércio pelo Canal de Suez nos primeiros meses do ano, resultado de ataques na região, com impacto direto no transporte de alimentos, gás, petróleo e produtos manufaturados. Como reflexo, os prêmios de seguros dispararam, e os custos logísticos acabam repassados ao consumidor final.

Diante desse cenário, empresas e governos passaram a adotar múltiplas estratégias de proteção. Navios privados contratam cada vez mais equipes armadas e recorrem a tecnologias avançadas de rastreamento e defesa. Estados, por sua vez, subsidiam seguros ou constituem fundos emergenciais para apoiar armadores em áreas de risco. Além disso, corredores seguros monitorados por forças navais internacionais têm sido instituídos, sob regras rígidas de circulação de embarcações. Com base em estimativas referentes a 2011, Speranza Filho (2013) indica que as operações militares antipirataria consumiram cerca de US\$ 1,3 bilhão, com a maior parte dos esforços concentrados no Chifre da África e no Golfo de Áden., as operações militares antipirataria consumiram cerca de US\$ 1,3 bilhão, concentrando patrulhas no Chifre da África e no Golfo de Áden (Speranza Filho, 2013).

Essa conjuntura levou ainda à revisão de contratos internacionais, incluindo cláusulas de força maior e ajustes de penalidades em caso de atrasos provocados por ataques. Muitas empresas já repassam os custos adicionais de seguros ao comprador final da carga. Assim, a pirataria deixa de ser apenas um problema pontual de segurança, transformando-se num fator estrutural de risco no comércio internacional. Sem segurança marítima, a estabilidade de toda a economia global fica comprometida.

Segurança internacional e governança global

A presença de embarcações de diversos países nas zonas afetadas explica o interesse crescente de potências internacionais, como os Estados Unidos e a União Europeia, em atuar militarmente ou logisticamente na proteção dessas rotas. Essa mobilização não é apenas de interesse comercial, mas também de segurança internacional, especialmente quando navios humanitários, como os responsáveis pela distribuição de alimentos do Programa Mundial de Alimentos (WFP), tornam-se alvos de ataques. Isso agrava crises humanitárias em regiões já fragilizadas, como a Somália, que foi classificada pelo WFP (2007) como o Estado com a mais grave crise alimentar da África naquele período. A Convenção de Roma de 1988, ao abranger também os atos ilícitos com motivações políticas, reforça que esses ataques não devem ser tratados apenas como infrações contra propriedade, mas como crimes que colocam em risco a segurança da navegação internacional.

Neste contexto, torna-se necessário adotar uma abordagem ampliada da segurança, conforme defendem Buzan, Wæver e Wilde (1998). Após o fim da Guerra Fria, a definição de ameaça à segurança passou a incluir, além dos aspectos político-militares, fatores humanitários e ambientais. A pirataria, ao comprometer a distribuição de alimentos e o fornecimento de energia, insere-se plenamente nessa nova concepção de risco à segurança internacional. Tal leitura reflete o caráter crítico da contribuição deste trabalho, que propõe compreender a pirataria não apenas como crime marítimo, mas como expressão de desequilíbrios estruturais do sistema internacional e das desigualdades entre Norte e Sul globais. Essa visão é reforçada pela Organização Marítima Internacional (IMO), que classifica inclusive os roubos armados em águas jurisdicionais como ‘armed robbery against ships’, dada sua capacidade de desestabilização logística e social.

Por fim, como ressalta Till (2009), ‘a globalização prospera quando o comércio é mutuamente benéfico e ocorre em condições de ordem, tanto em terra como no mar’. Portanto, a pirataria não representa apenas um entrave comercial; ela compromete os fundamentos que sustentam a integração econômica mundial. Para proteger esses fundamentos, é necessário o engajamento coletivo da comunidade internacional, por meio de políticas conjuntas que

garantam a segurança marítima, o livre comércio e o respeito aos direitos humanos nas regiões mais vulneráveis.

Respostas jurídicas e políticas ao fenômeno da pirataria: tratados internacionais, desafios e caminhos possíveis

A pirataria marítima, uma das mais antigas ameaças à segurança global, tem exigido uma resposta complexa e multifacetada da comunidade internacional. O enfrentamento a este ilícito não se restringe a operações navais, mas se consolida em um robusto arcabouço jurídico e político, cujas bases, desafios e caminhos possíveis merecem análise mais aprofundada, à qual nos dedicamos a seguir.

Instrumentos jurídicos internacionais no combate à pirataria

O quadro legal para a repressão da pirataria é definido, primariamente, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 1982. Essa convenção, adotada em Montego Bay, fornece uma definição jurídica da pirataria em seu artigo 101, caracterizando-a como “qualquer 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” (CNUDM, 1982, p.61). A CNUDM, ao conferir jurisdição universal para a repressão, permite que qualquer nação capture, julgue e puna os autores desses atos, independentemente da nacionalidade dos envolvidos ou do local de registro da embarcação. O artigo 105, por sua vez, estabelece que “Todo Estado pode apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata” (CNUDM, 1982, p.55). A apreensão pode ser realizada por qualquer aeronave ou navio militar autorizado pelo seu governo.

Apesar de seu valor normativo, a aplicação prática da CNUDM enfrenta limitações significativas. O conceito do crime de pirataria, por exemplo, é restrito a crimes praticados em alto-mar, o que permite que os suspeitos naveguem até o mar territorial de um Estado,

escapando assim do exercício da lei contra a pirataria. Outro desafio reside na exigência de motivação privada para os atos, o que exclui ataques com motivações políticas ou insurgentes, dificultando a responsabilização de grupos híbridos que operam entre o crime e o terrorismo.

Para complementar a CNUDM, outros instrumentos internacionais buscam preencher as lacunas existentes. A Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA), adotada em 1988 sob os auspícios da OMI, ampliou o escopo das ações combatidas, incluindo ataques a navios em qualquer parte do mundo, inclusive em portos. Esta convenção foi particularmente relevante no contexto do aumento de atentados terroristas marítimos no início dos anos 2000. Já o Código de Conduta de Djibouti, adotado em 2009, elaborado no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), surgiu como uma resposta coordenada dos países do leste africano ao avanço da pirataria no Oceano Índico. O código de conduta (sem força vinculante) promove cooperação técnica, compartilhamento de inteligência e capacitação conjunta. Uma modificação no limite da soberania do Estado, permitindo que embarcações piratas sejam perseguidas mesmo em águas territoriais, foi uma das mudanças propostas por esse acordo.

Outro mecanismo jurídico importante são as resoluções do Conselho de Segurança da ONU. A Resolução 1814, aprovada em 2008, foi uma tentativa de controle por parte da Organização das Nações Unidas, estimulando os Estados a adotarem medidas contra o crime, atuando através do Capítulo VII da Carta das Nações Unidas. A Resolução 1816 (UNSC, 2008), aprovada no mesmo ano, autorizou o uso da força em águas territoriais da Somália (mediante consentimento do governo local) para fins de repressão. Essa medida, renovada em diversas ocasiões, foi essencial para a legitimidade de operações navais internacionais, como a Força-Tarefa Combinada 151 e a missão Atalanta da União Europeia. Tais resoluções reforçam a natureza transnacional do problema, mas também evidenciam a dependência da vontade política dos Estados para a sua efetivação.

Iniciativas regionais e cooperação multilateral

O enfrentamento à pirataria não pode depender apenas de tratados globais. Diante da complexidade regional do problema, diversas iniciativas multilaterais foram criadas. O Código

de Conduta de Djibouti (Djibouti Code of Conduct - DCoC, 2025), assinado por 20 países da África Oriental, Península Arábica e Oceano Índico, exemplifica esse tipo de esforço. Ele visa estimular a troca de informações, a coordenação de patrulhas marítimas e o fortalecimento das capacidades nacionais de vigilância costeira. Com o sucesso na redução da pirataria, os países signatários decidiram ampliar o escopo do DCoC para enfrentar outras ameaças marítimas transnacionais, como a pesca ilegal e o tráfico de drogas, buscando prevenir o ressurgimento do fenômeno.

Paralelamente, na África Ocidental, particularmente no Golfo da Guiné (que se tornou uma das regiões mais afetadas por atos de pirataria nas últimas décadas), a Declaração dos Chefes de Estado e de Governo dos Estados da África Central e Ocidental sobre segurança marítima (doravante, Declaração de Yaoundé) criou um quadro institucional para a segurança marítima (Estados da África Central e Ocidental, 2013). Esse mecanismo articula forças navais regionais, centros de coordenação e sistemas de vigilância conjunta, promovendo uma abordagem mais integrada. Contudo, a efetividade dessas iniciativas ainda encontra barreiras logísticas, orçamentárias e políticas, especialmente diante das dificuldades históricas de cooperação interestatal na região.

A presença de coalizões internacionais, como a já mencionada missão Atalanta da União Europeia, tem contribuído significativamente para a redução de ataques. A Operação Atalanta, que contou com a colaboração das forças navais da União Europeia (EUNAVFOR, 2015), obteve uma notável repercussão e bons resultados na luta contra a pirataria. Antes da operação, a região era responsável por 64,5% das atividades piratas em todo o mundo, e após sua atuação, o local ficou responsável por 1,49% dos ataques. Outro bom desempenho foi o da Missão da União Africana para a Somália (AMISOM), que ocorreu nos mesmos anos, fortalecendo a ideia de que os múltiplos canais de comunicação são essenciais para a contenção do crime. A Operação Atalanta, por exemplo, monitora a atividade pesqueira em alto-mar, juntamente com a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), e realiza a investigação e transferência dos suspeitos para autoridades responsáveis.

Desafios persistentes na repressão da pirataria marítima

Apesar do aparato jurídico e das iniciativas políticas, o fenômeno da pirataria persiste em muitas regiões, revelando desafios que vão além do controle naval ou da aplicação da lei. Um dos principais entraves é a fragilidade estrutural dos Estados costeiros. Muitos desses países enfrentam graves déficits institucionais, como ausência de marinhas organizadas, baixa capacidade de fiscalização e sistemas judiciais sobrecarregados. Essa realidade compromete a aplicação das convenções internacionais em nível doméstico, além de dificultar a responsabilização penal dos envolvidos.

Outro ponto a ser considerado é a convergência das jurisdições. O fato de que os julgamentos ocorrem sob a jurisdição do Estado que realiza a captura, sem uma universalidade de leis, confere o risco de que o próprio Estado não tenha uma legislação específica para acusar os suspeitos. A literatura registra casos em que suspeitos foram liberados por falta de provas admissíveis, por inexistência de tipificação penal específica no ordenamento doméstico ou pela incapacidade institucional do Estado responsável pela captura. Relatórios da IMO e análises da UNODC apontam que, em determinadas situações, autoridades também evitam conduzir processos devido a custos operacionais ou sensibilidade política local.

A pirataria, além disso, está frequentemente associada a contextos de miséria extrema e exclusão social. Jovens das comunidades litorâneas, especialmente no Golfo de Áden e no Chifre da África, frequentemente ingressam nesses grupos como estratégia de sobrevivência. Pesquisas conduzidas por organizações como o Oceans Beyond Piracy também registram a percepção local de que os ataques seriam uma forma de reação à pesca ilegal realizada por embarcações estrangeiras após o colapso das instituições somalis, contribuindo para uma narrativa de “defesa comunitária”. Essa dimensão socioeconômica transforma os piratas em atores híbridos, que se movem entre a criminalidade, o ativismo informal e, em certos casos, a guerra de narrativas. Esse aspecto agrava o enfrentamento jurídico, pois exige estratégias que integrem políticas de desenvolvimento, justiça social e segurança regional.

Estratégias de longo prazo e caminhos possíveis

Para além da repressão armada e da tipificação penal, o combate à pirataria marítima requer uma abordagem abrangente, baseada no fortalecimento institucional, na justiça econômica e na cooperação internacional. A Operação Atalanta, por exemplo, demonstrou que as recomendações e operações propostas através das relações internacionais são um mecanismo para o combate, mas não para a inibição da raiz dos crimes.

Em primeiro lugar, é fundamental investir na capacitação técnica e institucional dos países costeiros, o que inclui o treinamento de guardas costeiros, a modernização das marinhas nacionais, a criação de sistemas de vigilância marítima e o fortalecimento dos sistemas judiciais. Essas ações são cruciais para garantir que os Estados afetados possam assumir progressivamente o protagonismo na repressão aos crimes marítimos. A fim de acabar com o crime na sua origem, é necessária a presença de esforços em terra, como políticas públicas para a melhora da qualidade de vida da população, oportunidades de emprego e o monitoramento de cidades costeiras. A regulamentação da pesca internacional, com mecanismos de monitoramento mais rigorosos, é um elemento-chave para reduzir as tensões entre comunidades locais e embarcações estrangeiras.

É necessário que a cooperação internacional seja mais equitativa e comprometida com os interesses dos países em desenvolvimento. Embora missões navais internacionais tenham tido êxito em reduzir ataques em determinados contextos, elas não podem substituir soluções locais duradouras. Uma abordagem orientada pela solidariedade, e não apenas por interesses econômicos ou estratégicos, poderá contribuir de forma mais eficaz para a segurança marítima global.

Conclusão

Percebeu-se que a pirataria marítima contemporânea, embora frequentemente tratada como um problema de segurança, revela-se um fenômeno geopolítico, econômico e ambiental de caráter estrutural. A análise das regiões da Somália e do Delta do Níger demonstrou que a persistência desse crime decorre da convergência entre instabilidade política, pobreza extrema,

degradação ambiental e exploração pesqueira predatória, fatores que enfraquecem a soberania marítima e comprometem a governança local.

A principal contribuição deste estudo residiu na abordagem integrada do fenômeno, que articula o Direito do Mar a perspectivas geopolíticas e socioeconômicas em um esforço de sistematização e atualização crítica da literatura recente sobre segurança marítima e pirataria contemporânea. Dessa forma, o trabalho não apenas sintetizou o estado atual das pesquisas, mas também propôs interpretações que ampliam a compreensão do tema sob um olhar interdisciplinar e aplicado. Ao evidenciar a relação entre desigualdade social e vulnerabilidade marítima, a pesquisa ampliou o debate jurídico ao propor uma leitura interdisciplinar da pirataria como sintoma de crises mais amplas de desenvolvimento e segurança humana. Essa perspectiva contribui para o campo emergente da segurança marítima ao deslocar o foco da repressão naval para a compreensão das causas estruturais do problema.

Os resultados indicam que o enfrentamento efetivo da pirataria deve combinar instrumentos jurídicos internacionais ,tais como a CNUDM e a Convenção de Roma, com políticas públicas voltadas à inclusão social, à sustentabilidade ambiental e à regulação da pesca internacional. Além disso, propõe-se o fortalecimento de mecanismos regionais de governança marítima, capazes de integrar Estados costeiros, organismos multilaterais e comunidades locais em estratégias de prevenção e desenvolvimento costeiro sustentável.

Assim, o trabalho buscou contribuir não apenas para sintetizar e atualizar debates existentes, mas também para o aprimoramento da perspectiva crítica e o fomento de discussões no campo do Direito do Mar e das Relações Internacionais, oferecendo uma análise crítica e atualizada da pirataria sob uma ótica multidimensional. Ao propor caminhos concretos e sustentáveis de cooperação internacional, esta pesquisa reforça a necessidade de repensar a segurança marítima global como um desafio coletivo, que ultrapassa a esfera militar e se estende à promoção da justiça econômica, ambiental e social nos oceanos.

Referências

AHORSU, Ken; YARO, David Suaka; ATTACHIE, Derrick. **Maritime piracy and its implications on security in the Gulf of Guinea**. Eastern African Journal of Humanities and Social Sciences, v. 3, n. 2, p. 1–10, 24 mar. 2024. Disponível em: <https://utafitonline.com/index.php/eajhss/article/view/470>. Acesso em: 1 ago. 2025.

AL JAZEERA. **Pirates kill 1, kidnap 15 crew on Turkish ship off West Africa**. 24 jan. 2021. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/news/2021/1/24/pirates-off-w-africa-kill-1-kidnap-15-crew-on-turkish-ship>. Acesso em: 11 dez. 2025.

ASSOCIATED PRESS. **European naval force helps free ship seized by suspected Somali pirates off Horn of Africa**. AP News, 13 fev. 2025. Disponível em: <https://apnews.com/article/somalia-piracy-ship-freed-european-atalanta-3cdb4432d916c0f75d59743ee95a32a0>. Acesso em: 2 ago. 2025.

ASSOCIATED PRESS. **Suspected Somali pirates abandon Yemeni fishing boat they seized off Horn of Africa**. AP News, 24 fev. 2025. Disponível em: <https://apnews.com/article/somalia-piracy-horn-of-africa-yemen-69ea291caba90e06a76883eadc21e26b>. Acesso em: 2 ago. 2025.

ASSOCIATED PRESS. **Suspected Somali pirates seize a new Yemeni fishing vessel in second recent attack**. AP News, 17 mar. 2025. Disponível em: <https://apnews.com/article/somali-piracy-yemen-ship-hijacked-950a4996351df765db827324aef32845>. Acesso em: 2 ago. 2025.

ATLAS INSTITUTE. **Nigerian Labour Statistics**. National Bureau of Statistics, 2020.

BISCHOFF, Fernanda Alem; PEDROSA, Rafael. **Pirataria marítima – aspectos históricos e desafios contemporâneos**. Zenodo, 15 jan. 2025. Disponível em: <https://zenodo.org/records/14652666>. Acesso em: 4 ago. 2025.

BRASIL. Decreto n. 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 mar.** 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/anexo/and99165-90.pdf. Acesso em: 4 ago. 2025.

BUERGER, Jonas. **Practice, pirates and coast guards: the grand narrative of Somali piracy**. Third World Quarterly, v. 34, n. 10, p. 1811–1826, 2013. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/01436597.2013.851896>. Acesso em: 4 ago. 2025.

BUZAN, Barry; WÆVER, Ole; WILDE, Jaap de. **Security: A New Framework for Analysis**. Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1998. Disponível em: https://www.academia.edu/39047709/Buzan_Waever_and_De_Wilde_1998_Security_A_New_Framework_For_Analysis. Acesso em: 1 ago. 2025.

CNBC. **Somali pirates are back on the attack at a level not seen in years**. CNBC, 6 fev. 2024. Disponível em: <https://www.cnb.com/2024/02/06/somali-pirates-are-back-on-the-attack-at-a-level-not-seen-in-years.html>. Acesso em: 1 ago. 2025.

DAILY SABAH. One sailor dead, 15 kidnapped in pirate attack on Turkish ship. 23 jan. 2021. Disponível em: <https://www.dailysabah.com/turkey/one-sailor-dead-15-kidnapped-in-pirate-attack-on-turkish-ship/news> . Acesso em: 11 dez. 2025.

DJIBOUTI CODE OF CONDUCT. About us. **Djibouti Code of Conduct**. [s.l.]: DCoC, [2025]. Disponível em: <https://dcoc.org/about-us/>. Acesso em: 1 ago. 2025.

ESTADOS DA ÁFRICA CENTRAL E OCIDENTAL. **Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States** on maritime safety and security in their common maritime domain. Yaoundé, 25 jun. 2013. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Declaration%20of%20the%20Heads%20of%20State%20and%20Government%20on%20Maritime%20Safety%20and%20Security.pdf>. Acesso em: 1 ago. 2025.

EUROPEAN UNION NAVAL FORCE (EU NAVFOR). **Information Booklet**. 2015. Disponível em: https://eunavfor.eu/sites/default/files/2021-09/20190520_A4-booklet-1_EU-U.pdf. Acesso em: 1 ago. 2025.

EURONEWS. **Navio da UE alcança embarcação invadida por piratas somalis**. Tripulação a bordo está a salvo. 07 nov. 2025. Disponível em: <https://pt.euronews.com/2025/11/07/navio-da-ue-alcanca-embarcacao-invadida-por-piratas-somalis-tripulacao-a-bordo-esta-a-salv> . Acesso em: 11 dez. 2025.

FORD, Neil. The resurgence of pirates attacks in Somalia and the Gulf of Guinea. **Africainfact**, 2025. Disponível em: <https://africainfact.com/the-resurgence-of-pirate-attacks-in-somalia-and-the-gulf-of-guinea/>. Acesso em: 1 ago. 2025.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). **IMB Piracy Report – First Quarter 2024**. 2024. Disponível em: <https://iccwbo.org/news-publications/news/new-report-highlights-continued-threat-of-somali-piracy/>. Acesso em: 4 ago. 2025.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: annual report – 2011. Circular MSC.4/Circ.180, London: International

Maritime Organization, 2012.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). **Piracy and armed robbery against ships**. 2023. Disponível em: <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/piracyarmedrobberydefault.aspx>. Acesso em: 3 ago. 2025.

JP MORGAN RESEARCH. **Annual Report 2024**. Disponível em: <https://www.jpmorganchase.com/content/dam/jpmc/jpmorgan-chase-and-co/investor-relations/documents/annualreport-2024.pdf>. Acesso em: 1 ago. 2025.

KARG, Hendrick Magalhães. **A pirataria marítima e o roubo armado, no mar**: uma discussão da normatização brasileira. 2018. Dissertação (Mestrado em Ciências Navais) – Escola de Guerra Naval, Marinha do Brasil, Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <http://www.repositorio.mar.mil.br/handle/ripcmb/844712>. Acesso em: 5 nov. 2025.

MARANGIO, Rossella. **Deep waters**: the maritime security landscape in the Gulf of Guinea. EU Institute for Security Studies, 9 jan. 2025. Disponível em: <https://www.iss.europa.eu/publications/briefs/deep-waters-maritime-security-landscape-gulf-guinea>. Acesso em: 1 ago. 2025.

MOHAMMED, Lamir Ado; DALAKLIS, Dimitrios. **The Current Status of Maritime Security in the Gulf of Guinea**. Journal of Maritime Research, v. 21, n. 2, p. 78-86, 2024. Disponível em: <https://www.jmr.unican.es/jmr/article/view/839>. Acesso em: 1 ago. 2025.

NAÇÕES UNIDAS. **Conselho de Segurança. Resolução 1816 (2008) — sobre atos de pirataria e assalto armado contra embarcações nas águas territoriais e alto-mar ao largo da costa da Somália**. S/RES/1816 (2008), de 2 jun. 2008. Disponível em: <https://docs.un.org/S/Res/1816%282008%29>. Acesso em: 11 dez. 2025.

OCEANS BEYOND PIRACY. **The Economic Cost of Somali Piracy 2011**. Colorado: One Earth Future Foundation, 2012. Disponível em: <https://www.oneearthfuture.org>. Acesso em: 11 dez. 2025.

OEF RESEARCH. The Economic Cost of Somali Piracy. **Oceans Beyond Piracy**, 2013. Disponível em: <https://oceansbeyondpiracy.org>. Acesso em: 3 ago. 2025.

ONE EARTH FUTURE FOUNDATION (Oceans Beyond Piracy). **The Economic Cost of Somali Piracy 2011**. Colorado: One Earth Future Foundation – Oceans Beyond Piracy, 2012. Disponível em: https://www.oneearthfuture.org/pdf/The_Economic_Cost_of_Somali_Piracy.pdf. Acesso em: 11 dez. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. **Pirataria sob o Direito Internacional**, 2024. Disponível em: https://www-un-org.translate.google.depts/los/piracy/piracy.htm?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt&_x_tr_pto=sge. Acesso em: 1 ago. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. **Conselho de Segurança**. Resolução 1814, adotada em 15 de maio de 2008. S/RES/1814(2008). Nova York: ONU, 2008. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/626781?ln=es>. Acesso em: 1 ago. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. **Conselho de Segurança**. Resolução 2182 (2014), adotada em 24 de outubro de 2014. S/RES/2182(2014). Nova York: ONU, 2014. Disponível em: [https://undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=S%2FRES%2F2182\(2014\)&Language=E&DeviceType=Desktop](https://undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=S%2FRES%2F2182(2014)&Language=E&DeviceType=Desktop). Acesso em: 1 ago. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. **Conselho de Segurança**. Resolução 2244 (2015), adotada em 23 de outubro de 2015. S/RES/2244(2015). Nova York: ONU, 2015. Disponível em: [https://undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=S%2FRES%2F2244\(2015\)&Language=E&DeviceType=Desktop](https://undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=S%2FRES%2F2244(2015)&Language=E&DeviceType=Desktop). Acesso em: 1 ago. 2025.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA Convention). Roma, 10 mar. 1988. Londres: IMO, 1988. Disponível em: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>. Acesso em: 11 dez. 2025.

REUTERS. **Somali pirates return, adding to crisis for global shipping**. 21 mar. 2024. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/africa/somali-pirates-return-adds-crisis-global-shipping-companies-2024-03-21/>. Acesso em: 4 ago. 2025.

RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian. **The Geography of Transport Systems**. 3. ed. New York: Routledge, 2013. Disponível em: <https://transportgeography.org>. Acesso em: 4 ago. 2025.

SCHNEIDER, Markus. Segurança marítima e pirataria: uma nova agenda internacional. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 55, n. 1, p. 105–124, jan./jun. 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-73292012000100006>. Acesso em: 4 ago. 2025.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. *A pirataria na Somália*. In: **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 45-63, 2010. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistamaritima/article/view/7160>. Acesso em: 5 nov. 2025.

SILVA, Renato Pericin Rodrigues da. **Cooperação internacional no combate à pirataria na costa da Somália**. 2010. Monografia (Especialização em Relações Internacionais) — Universidade de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/1083/1/2010_RenatoPericinRodriguesSilva.pdf. Acesso em: 4 ago. 2025.

SOLACE GLOBAL RISK. **Somali Piracy to Threaten Global Supply Chains in 2025**. [S.l.]: Solace Global Risk, jan. 2025. Disponível em: <https://www.solaceglobal.com/report/somali-piracy-2025/>. Acesso em: 1 ago. 2025.

SPERANZA FILHO, Nelson. **Os custos da pirataria marítima à economia global**. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013. (Textos para Discussão, n. 53). Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/handle/bdcamara/12489>. Acesso em: 4 ago. 2025.

TILL, Geoffrey. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**. 2. ed. New York: Routledge, 2009. Disponível em: https://www.routledge.com/Seapower-A-Guide-for-the-Twenty-First-Century/Till/p/book/9781138657670?srsId=AfmBOortd9Bxi_wAT6IPNbUHIGb74_XyTXEzDbwHSEzoaHgTZ7VA9dIA. Acesso em: 1 ago. 2025.

VAZ, José Vitor de Araujo. **O Tribunal Penal Internacional e o combate à pirataria marítima**. Portal de Trabalhos Acadêmicos, v. 12, n. 1, 24 mar. 2022. Disponível em: <http://54.94.8.198/index.php/academico/article/view/1949>. Acesso em: 1 ago. 2025.

WORLD FOOD PROGRAMME (WFP). WFP Somalia Annual Report 2007. **United Nations World Food Programme**, 2007. Disponível em: <https://www.wfp.org/publications>. Acesso em: 4 ago. 2025.