REVISTA OBSERVATÓRIO PORTUÁRIO

PIRATARIA MARÍTIMA – ASPECTOS HISTÓRICOS E DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS.

Fernanda Alem Bischoff
Rafael Pedrosa
observatorioportuario@unisanta.br

Resumo: A pirataria marítima é um crime que persiste desde os primórdios da navegação e, ao longo dos séculos, adaptou-se às transformações do comércio global e às inovações tecnológicas. Este artigo tem como objetivo analisar a evolução histórica da pirataria, destacando seu auge entre 1690 e 1730, além de abordar os desafios contemporâneos que essa prática criminosa apresenta, com ênfase em áreas como a Somália. O estudo também explora a legislação internacional, como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), e a aplicação das normas jurídicas relacionadas à repressão da pirataria. A análise oferece uma visão crítica das dificuldades enfrentadas na prevenção e repressão desse crime, além de avaliar seu impacto no comércio marítimo global.

Palavras-chave: Pirataria marítima. Direito marítimo. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do mar. Segurança marítima. Comércio global.

Abstract: Maritime piracy is a crime that has persisted since the early days of navigation, adapting over the centuries to changes in global trade and technological innovations. This article aims to analyze the historical evolution of piracy, highlighting its peak between 1690 and 1730, and addressing the contemporary challenges posed by this criminal activity, particularly in regions such as Somalia. The study also explores international legislation, such as the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), and the application of legal frameworks to piracy activities. The analysis provides a critical view of the difficulties in preventing and repressing piracy, as well as assessing its impact on global maritime

Keywords: Maritime piracy; Maritime law; United Nations Convention on the Law of the Sea; Maritime security; Global trade.

Sumário: 1. A história da pirataria marítima. 2. A pirataria marítima contemporânea. 3. A pirataria marítima no Brasil. 4. Os aspectos jurídicos da pirataria marítima. 5. Meios de prevenção e repreensão. Os desafios da pirataria marítima contemporânea.

Introdução:

Este artigo tem como finalidade tratar sobre a pirataria marítima, atividade criminosa que tem registro de práticas desde o início da navegação, havendo a conhecida Era de Ouro da Pirataria, entre 1.690 e 1.730 e evoluindo consideralmente ao longo destes séculos. Este artigo busca, ainda, investigar as raízes históricas da pirataria marítima, a análise de sua relevância contemporânea e os desafios jurídicos e de segurança que as nações e organizações internacionais enfrentam.

Será analisado também o estudo sobre a pirataria marítima no Brasil, trazendo casos reais e como se buscou uma solução para cada um.

Serão abordados os principais mecanismos jurídicos que buscam combater a pirataria e como o direito marítimo internacional tenta se adaptar às mudanças e evoluções globais de segurança.

1) A HISTÓRIA DA PIRATARIA MARÍTIMA

Antes de tratar sobre a história da pirataria marítima, mister se faz conceituar este termo.
A palavra “pirataria” tem origem no grego *peiratés*, que significa “o que vai à procura de aventuras”, podendo estender este conceito para “ladrão do mar”. Segundo Eliane M. Octaviano Martins[1], pode-se considerar pirataria como sendo o saque, a depredação ou, ainda, apresamento de um navio que, normalmente, se dá por meios violentos e com fins privados.
De acordo com a Conveção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), promulgada pelo Decreto 99.165/1990, em seu artigo 101, constituem os seguintes atos como pirataria:

> *a) o do ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:*
> *i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;*
> *ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;*
>
> *b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;*
> *c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).*

[1] Martins, Eliane M. Octaviano – Curso de Direito Marítimo – Vol. I, 3ª edição, Editora Manole.

Portanto, vemos que os atos que definem a pirataria abrangem não somente navios, como também aeronaves.
A Organização Marítima Internacional (IMO) ainda inclui na definição os atos de roubo armado, ainda que praticados em águas que não o alto mar, como águas interiores, mar territorial e zona econômica exclusiva.

A pirataria é uma das formas mais antigas de criminalidade. Há registros de ataques de piratas na região da Grécia Antiga, pelo Mar Egeo, um dos locais em que começaram a ser desenvolvidas atividades de transporte marítimo desde, pelo menos, 735 a.C.
Esta pratica se dava pelos gregos que roubavam as mercadorias dos fenícios e assírios[2].

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[3]. Pode-se dizer que, apenas a partir do século XIX, os casos registrados de pirataria diminuiram significativamente, isto, devido a criação de leis que visavam combater estes crimes e 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.

Embora tenha ocorrido uma drástica redução dos crimes de pirataria, estes passaram a acontecer em algumas rotas específicas, normalmente nas proximidades de países subdesenvolvidos.

[2] https://jornalcanal16.com.br/curiosidades/a-pirataria-maritima-e-suas-caracteristicas/
[3] https://www.worldhistory.org/trans/pt/1-19990/era-de-ouro-da-pirataria/

2) A PIRATARIA MARÍTIMA CONTEMPORÂNEA.

Em que pese a tentativa de erradicação, há alguns anos vêm surgindo uma nova era da pirataria, a qual alguns têm chamado de a era da pirataria marítima moderna ou contemporânea.

Estudos apontam que as atividades de pirataria, nos dias de hoje, tem se concentrado em rotas marítimas estratégicas, onde há grande movimentação de navios, de suma importância para o comércio internacional.
Em uma matéria publicada pela Landsea Group[4], diz que o Golfo de Aden, que está localizado entre África Oriental e Península Arábica, é um dos pontos mais críticos onde ocorrem a prática destes crimes, por se tratar de uma das rotas marítimas mais importantes do mundo, com grande movimentação de embarcações comerciais pela região.
Ao contrário das romantizações que a indústria de filmes hollywoodiana passa ao seu público, os piratas somalis, que ali atuam, se utilizam de pequenos barcos rápidos, atacando os navios comerciais de surpresa, fortemente armados, com intuito de sequestrar estas embarcações e utilizar os tripulantes como reféns, com o escopo de exigir resgates de valores elevados.
Com isso, além dos problemas relacionados diretamente à segurança dos reféns, alarmou também as seguradoras, que elevaram abruptamente nos custos de seguro para as empresas que se utilizam destes meios para exercerem suas atividades.
Não apenas influenciou diretamente os valores dos seguros, como também os fretes, uma vez que muitos armadores tiveram que alterar as rotas, evitando as regiões críticas e, assim, havendo maiores custos.

A matéria ainda aponta a região entre a Península Malaia e a Ilha de Sumatra, conhecida como o estreito de Malaca, como sendo outra rota de risco por conta da pirataria moderna ao qual, por diversas vezes, estes piratas armados estão vinculados a grupos criminosos organizados.

Importante tratar sobre a pirataria na Somália, uma grande ameaça que traumatiza a navegação comercial desde a década de 90.
Os criminosos desta região são extremamente violentos, não se limitando apenas a atacar por aquela região, mas também por outros países, como a Tanzânia.
Um dos fatores mais importantes para a existência em massa de pirataria no local se dá pelo motivo da região ser uma das mais importantes para a navegação comercial, é o único acesso ao canal de Suez.

[4] https://landseagroup.com.br/pirataria-maritima-desvendando-a-ameaca-dos-mares/

O Golfo da Guiné é outra região que demanda atenção.
Ainda que a pirataria tenha diminuído nos últimos anos nesta área, a ameaça à segurança marítima persiste.
Isso, porque se trata de uma importante rota marítima que se estende do Senegal a Angola e é rica em recursos naturais, tais como petróleo e gás.

As práticas criminosas de pirataria acompanham as inovações e tecnologias desenvolvidas ao longo dos anos.
Transações comerciais que, antes levavam longos períodos, foram se tornando mais fáceis e rápidas por conta do advento da internet.
Basta um clique para realizar a compra de uma mercadoria que está localizada do outro lado do mundo, por exemplo.
Porém, ainda com toda essa velocidades, bem como o avanço da aviação e dos navios, estes ainda têm um rítmo bem mais lento, visto que estão sujeitos aos problemas climáticos, acidentes, impostos e, também, roubos, onde o crime de pirataria moderna age.

É importante compreender que as atividades de pirataria têm seus momentos de baixa e de alta. Estão diretamente ligadas a movimentação econômica pelos mares que, nos últimos anos, vem crescendo.

Em uma matéria trazida pela Revista Exame[5], identificaram que, a princípio, qualquer embarcação pode ser alvo em potencial de piratas, no entanto, ultimamente, visam menos o roubo de carga e agem com o objetivo de detenção do navio para que recebam o pagamento do resgate. Para os criminosos, é mais fácil e rápido de lidar com o dinheiro ao invés de algum tipo de carga. A estimativa apresentada pela matéria é de que cada embarcação representa um resgate de cerca de um milhão de dólares.

3) A PIRATARIA MARÍTIMA NO BRASIL.

Historicamente, o Brasil não está relacionado com muitos casos de pirataria, ainda que possua mais de 7 mil quilômetros de extensão de litoral, segundo dados do Ministério do Turismo.

Há relatos de que o Brasil ganhou notoriedade e interesse dos piratas após o frade franciscano francês André Thevet, que viveu por nossas terras por três meses, ter retornado ao seu país e publicado um livro que trazia informações sobre todas as riquezas naturais brasileiras.

Isto contribuiu para desencadear o interesse de piratas e corsários em saquearem nossas vilas costeiras.

[5] https://exame.com/negocios/piratas-modernos-sao-atraidos-pela-grande-movimentacao-economica-mares-474999/

Em 1.595, uma grande frota francesa chegou ao nordeste brasileiro, tomando a cidade de Ilhéus, na Bahia, porém não tiveram sucesso contra a resistência do povo local.

24 de dezembro de 1.591, na vila de Santos, se tornou uma das mais terríveis datas da história da cidade[6], sendo marcada pelo ataque covarde de um bando de piratas liderados por um corsário inglês chamado Thomas Cavendish.

Alguns dos principais homens da região, foram capturados e utilizados como reféns neste ato, como Braz Cubas, José Adorno e Jerônimo Leitão.

A vila de Santos passou a ser depredada e saqueada. Registros indicam que a invasão durou por 2 meses, até que os criminosos seguissem viagem.

O almirante inglês, James Lancaster, 4 anos após (1.595), saqueou Recife, onde permaneceu por um mês.

O corsário francês Jean-François du Clerc, utilizando-se de navio com bandeira inglesa para se passar por mercador, tentou saquear o Rio de Janeiro, mas foi surpreendido com um efetivo militar, que defendeu a invasão e prendeu o pirata e sua tripulação.

Outro corsário francês, René Duguay-Trouin, conseguiu ocupar o Rio de Janeiro por dois meses, em 1.711, quando negociaram o resgate com o governador: 610 mil cruzados, 200 bois e 100 caixas de açúcar[7].

Nos dias atuais, não se tem relatos de ataques de piratas pelas costas do Brasil, senão casos de roubos contra navios, principalmente pelo Porto de Santos, tendo como alvos os navios que permanecem próximos as entradas de portos quando aguardam a autorização para atracar no cais.

Embora alguns casos, em tese, não se classificam como pirataria, mas sim roubo, as empresas de seguro assim os tratam.

4) OS ASPECTOS JURÍDICOS DA PIRATARIA MARÍTIMA.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), promulgada por meio do Decreto 99.165/1.990, trata sobre a pirataria marítima entre os artigos 100 e 107.
Historicamente, os juristas do século XVI, incluindo Hugo Grotius, conceituava sobre nenhum estado proteger a prática de pirataria em alto-mar e que seria considerado inimigo dos povos aquele que praticasse.
As definições de pirataria foram passando por algumas convenções, começando pela Convenção de Havard sobre pirataria (1932), Convenção de Genebra sobre o alto-mar (1958) e, atualmente, pela Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em Montego Bay – Jamaica (1982), onde foi celebrada a

[6] https://memoriasantista.com.br/a-terrivel-noite-de-natal-de-1591-a-invasao-dos-piratas-de-thomas-cavendish/
[7] https://riomemorias.com.br/memoria/invasoes-francesas-na-guanabara-ii/

CNUDM.
Nesta, temos a definição de pirataria em seu artigo 101:

> *"ARTIGO 101*
> *Definição de pirataria*
>
> *Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:*
>
> *a) o do ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:*
> *i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;*
> *ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;*
>
> *b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;*
> *c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b)".*

Sendo empregado o termo "alto mar", surge o entendimento que, dependendo da localização geográfica, o ato contra as embarcações poderão ser classificados como pirataria, ocorrendo em alto mar ou em local fora da jurisdição de algum Estado, ou roubo armado.
Sua finalidade tem que possuir um caráter privado, isto é, a simples vontade de roubar não configura o crime de pirataria. Deve haver um sentimento intrínseco motivado, como vingança.
Seu objeto pressupõe o envolvimento de, pelo menos, duas embarcações, havendo o ataque de um deles ao outro, pessoa ou bem.

Com estes requisitos preenchidos, estaremos diante das condições de apresamento de um navio pirata, conforme dispõe o artigo 105 da referida Convenção.

> "*ARTIGO 105*
> *Apresamento de um navio ou aeronave pirata*
>
> *Todo Estado pode apresar, 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".*

Assim, caberá aos tribunais do Estado que realizar o apresamento determinar as penas e medidas aplicavéis ao caso.

Portanto, não se confunde pirataria marítima com roubo armado. Este, segundo *a International Maritime Organization* (IMO), é definido como:

> "*Todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação, ou ameaça de, não sendo ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra navio ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos, em águas interiores, arquipelágicas e mar territorial de algum Estado ou todo ato de incitar ou facilitá-lo. (ICC-IMB, 2010)".*

Desta forma, podemos tratar pirataria quando o crime é praticado contra embarcação ou seus tripulantes em alto mar, ao passo que o roubo armado é configurado por atos de roubo, desvio, assassinato ou sequestros, quando cometidos em águas interiores ou mar territorial.

Em 2009, a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, através do Projeto de Lei do Senado nº 216/2009, propôs a alteração do Código Penal, para incluir a tipificação de pirataria contra embarcação, incluíndo o artigo 264-A, que apresentava a seguinte redação:

> *"Art. 264-A. Constitui crime de pirataria qualquer dos seguintes atos:*
> *I – todo ato de violência, de detenção ou depredação cometido, com o fim de subtrair bens, direitos ou valores, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados e dirigidos contra:*
> *a) um navio ou uma aeronave em alto mar, pessoas ou bens a bordo dos mesmos, e*
> *b) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;*
> *II – todo ato de participação voluntária na utilização ou desvio de seu curso de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;*
> *III – todo ato que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nos incisos I e II.*
> *Pena – reclusão, de 3 (três) a 10 (dez) anos, além da pena correspondente à violência.*
> *§ 1º Os atos de pirataria definidos no caput, quando perpetrados por um navio de guerra, um navio de Estado ou uma aeronave militar ou de Estado, cuja tripulação se tenha amotinado e apoderado de navio ou*

aeronave, são equiparados aos atos cometidos por navio ou aeronave privados.
§ 2º São considerados navios ou aeronaves piratas os navios ou aeronaves em que as pessoas sob cujo controle se encontrem pretendam utilizá-los para cometer quaisquer dos atos constantes do caput ou que tenham servido para cometer qualquer desses atos, enquanto se encontrem sob o controle das pessoas culpadas por essas ações.
§ 3º Quando o crime de pirataria acontecer em zona econômica exclusiva, nos rios ou lagos que fazem fronteiras com outros países, por embarcação ou aeronave estrangeira contra embarcação ou aeronave estrangeira será obedecido o que dispõem os acordos dos quais o Brasil é signatário sobre extraterritorialidade firmados com os envolvidos no crime, ressalvado, quando não houver acordo internacional, o disposto no art. 5º, §§ 1º e 2º, deste Código".

No entanto, o referido Projeto de Lei acabou por ser arquivado[8].

5) MEIOS DE PREVENÇÃO E REPREENSÃO. OS DESAFIOS DA PIRATARIA MARÍTIMA CONTEMPORÂNEA.

Quando se trata de prevenção e repreensão à pirataria marítima estamos falando de combate aos criminosos deste ato. A pirataria é um atentado também, dentre outros bens, à vida humana.
Portanto, os Estados passaram a trabalhar os meios para a segurança pessoal no mar, não apenas no aspecto judicial, legislativo, mas também em operações.

A Organização Marítima Internacional (IMO), agência especializada da ONU que regulamenta o transporte marítimo, realiza reuniões periódicas para discutir a pirataria, discutindo meios de suprimir e impedir, tanto este crime, quanto o roubo armado de navios.
Um destes meios é sobre acordos entre países vizinhos e intensificação de patrulhas pelos litorais.

Com a cooperação entre países, foram criados alguns acordos regionais como:

a) Código de Conduta de Djibuti, resultante de uma parceria estratégica com agências das Nações Unidas e União Europeia, debatendo assuntos para a repressão destes crimes no Golfo do Aden, Oceano Índico Ocidental e Mar Vermelho.
   Dentre os objetivos deste acordo, estão: facilitar a comunicação entre os Estados, melhorar o preparo para combate aos piratas, bem como prendê-los e processá-los;

b) ReCAAP, ou Acordo de Cooperação Regional no Combate da Pirataria e Roubo Armado contra Navios na Ásia.

[8] https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/91270/pdf

Buscando ainda o aumento de proteção marítima, surgiram outras convenções e códigos, com punições aos praticantes destes crimes, tanto em alto mar quanto os mares territoriais.

Uma das convenções que merece destaque é a SUA (Supression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation), desenvolvida pela IMO. É uma convenção antiterrorista.

UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), ou Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM – trouxe a ideia de que todos Estados devem cooperar para a repressão da pirataria em alto mar ou outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado.

O Código Internacional de Segurança dos Portos e Navios (ISPS Code) foi criado em desfavor de ameaças contra navios e instalações portuárias após o famigerado 11 de setembro, nos Eua.

Com relação ao método operacional para a prevenção e repressão, cabe iniciar o tema tratando da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte), que tem ajudado a, não apenas deter os ataques de piratas, como também proteger os navios na região do Golfo do Aden e do Chifre da África.
Desde então, a OTAN realizou algumas operações importantes, que merecem destaque[9]:

Operação "*Allied Protector*", em que utilizou cinco navios de guerra para atacar a atividade dos piratas no Golfo do Aden e Chifre da África. Um dos objetivos desta operação foi assegurar a entrega de trinta mil toneladas de ajuda humanitária à Somália.

Operação "*Ocean Shield*", operando na mesma região em que ocorreu a operação "*Allied Protector*", foram empregados, ainda, o uso de helicópteros, visando rastrear e identificar navios na área.
Esta operação procurou instruir os países da região, incentivando a desenvolver a capacidade de combater a pirataria.

Ampliando o conceito preventivo ao ataque de piratas, foram desenvolvidos alguns sistemas antipirataria.
O sistema "*Triton Shield Anti-Piracy System*" é um complexo de câmeras instalado no navio que permite verificar o horizonte. A finalidade é permitir que o capitão tenha tempo para avaliar se a embarcação que se aproxima pode ser alguma ameaça, permitindo, assim, se evadir da área.
Há ainda a instalação de bicos de água, que disparam contra os invasores, impedindo que subam a bordo com o uso de ganchos. Soma-se ainda a utilização de um mecanismo que libera um componente tóxico com o objetivo de atordoar os criminosos, podendo, até mesmo, desmaiarem.
Outro sistema é o "*Shiploc*" que monitora o navio por satélite, indicando a exata

[9] https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm

localização dele.
Armadores utilizam este sistema pois, além de confiável, é econômico, fornecendo diversas informações à sua central, bastando apenas que um tripulante aperte o alarme.

O sistema "*Secure Ship*" é realizado através de uma cerca elétrica junto à borda falsa do navio.
O choque elétrico no invasor não é letal, mas suficiente para que ele aborte a tentativa de praticar o ato criminoso.

Por fim, o sistema LRAD (ou Long Range Acoustic Device) funciona como uma caixa de som que, apontada ao potêncial criminoso, dispara um som direcionado, ameaçando sua audição e o forçando a se manter afastado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Longe da romantização hollywoodiana sobre a pirataria marítima, vemos que, embora não seja um crime comum de acontecer no Brasil, traz muitos reflexos, dentre os quais, o aumento de custos nas operações de navegação, decorrentes do preço com seguros e com frete, quando um navio precisa se deslocar por meio de uma rota mais extensa para evitar áreas de risco.

A pirataria é um crime cruel, um dos mais antigos, mas que tem evoluído ao longo dos anos, assim como a tecnologia.

Para isso, os Estados, a OTAN, a ONU, por meio da IMO e outros, trabalham em busca de meios para que a pirataria tenha cada vez menos sucesso em suas execuções, desestimulando à pratica deste crime.

É um grande desafio combater a pirataria e, dificilmente será erradicada. Trata, também, de um problema social, como o caso da Somália, tendo sua população vivendo abaixo da linha da miséria.
A pirataria se torna atrativa aos jovens da região, buscando ter uma condição de vida melhor, ainda que errada.

As operações de patrulhamento são de grande ajuda para inibir os ataques. As medidas preventivas, bem como a instalação dos sistemas apresentados no tópico 5 podem ser úteis, têm se mostrado eficazes por diversas vezes no combate à pirataria marítima e, a tendência é que o leque de meios protetivos se amplie e surjam novas formas de prevenir ou reprender os ataques brutais destes criminosos.

REFERÊNCIAS:

OCTAVIANO MARTINS, Eliane, Curso de Direito Marítimo, volume I, 3ª edição, 2008, Editora Manole;
BRAGA DE MEDEIROS, Aníbal, A necessidade de efetivação dos tratados internacionais e sua recepção pelo direito brasileiro a respeito da questão da pirataria marítima, 2022;
SPERANZA FILHO, Nelson, Pirataria Marítima na atualidade, 2017;
SPERANZA FILHO, Nelson, Os custos da Pirataria Marítima à economia global, 2013;
ROBERTA HORSTMANN DE FREITAS, Bruna, A pirataria marítima moderna e as principais consequências para o transporte marítimo, 2010;
RODRIGUES PINHEIRO DE OLIVEIRA, Virgínia, Pirataria Marítima, 2013;
THUM SILVEIRA SCHMIDT, Julia, Pirataria marítima internacional no século XXI – a questionável eficácia do sistema de repressão, 2017;
PARAIZO, Victor, Pirataria Marítima, Jornal Pelicano, 2021. Disponível em: <https://www.jornalpelicano.com.br/2021/05/pirataria-maritima/>. Acesso em 23.09.2024;
MAGALHÃES KARG, Hendrick, A pirataria marítima e o roubo armado, no mar: uma discussão da normatização brasileira, 2018;
WILLIANS DOS REIS, Sergio, A terrível noite de Natal de 1591 – A invasão dos piratas de Thomas Cavendish, Blog Memória Santista, 2021. Disponível em: <https://memoriasantista.com.br/a-terrivel-noite-de-natal-de-1591-a-invasao-dos-piratas-de-thomas-cavendish/>. Acesso em 25.09.2024;
MAGLIARI DA COSTA MOURA, Sergio Henrique, Pirataria na atualidade: consequências para o emprego das forças navais, 2011;
MARSILI DE MELO, Coral, Combate à pirataria marítima, 2012.