



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

GABRIEL ANTONIO CABECA PATRIARCA

**ATOES NÃO ESTATAIS NA GOVERNANÇA DA
SEGURANÇA MARÍTIMA:
NOVOS POSICIONAMENTOS SOBRE A PRESTAÇÃO DE
SERVIÇOS ANTIPIRATARIA POR EMPRESAS MILITARES E
DE SEGURANÇA PRIVADA**

Londrina
2018

GABRIEL ANTONIO CABECA PATRIARCA

**ATORES NÃO ESTATAIS NA GOVERNANÇA DA
SEGURANÇA MARÍTIMA:
NOVOS POSICIONAMENTOS SOBRE A PRESTAÇÃO DE
SERVIÇOS ANTIPIRATARIA POR EMPRESAS MILITARES E
DE SEGURANÇA PRIVADA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção do Título de Bacharel em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Dr. Cleber da Silva Lopes

Londrina
2018

GABRIEL ANTONIO CABECA PATRIARCA

**ATORES NÃO ESTATAIS NA GOVERNANÇA DA SEGURANÇA
MARÍTIMA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção do Título de Bacharel em Ciências Sociais.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Cleber da Silva Lopes
Universidade Estadual de Londrina

Profa. Dra. Maria José de Rezende
Universidade Estadual de Londrina

Prof. Dr. Tomaz Oliveira Paoliello
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

Londrina, ____ de _____ de ____.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Cleber da Silva Lopes, pela orientação deste e de outros trabalhos do começo ao fim da minha graduação, pelo apoio e pelo incentivo ininterruptos. É insuficiente dizer que tive uma boa orientação. Mais do que isso, tive e ainda tenho uma fonte de inspiração.

À Profa. Maria José de Rezende e ao Prof. Tomaz Oliveira Paoliello, por terem aceitado participar da banca de avaliação. É uma grande honra, e um desafio maior ainda, tê-los avaliando este trabalho que encerra uma importante etapa para mim.

Aos colegas do Laboratório de Estudos sobre Governança da Segurança, que discutiram o pré-projeto e uma primeira versão deste trabalho. As sugestões foram valiosas.

Aos meus amigos, que contribuíram de infinitas maneiras. Amanda Vitória, Anderson Alexandre, Caio Cardoso, Fabrício Silva, Guilherme Cardoso, Herbert Bachett, Lina Penati, Lucas Pinheiro, estimo muito a amizade de todos vocês.

À minha família, que tornou tudo isso possível.

PATRIARCA, Gabriel Antonio Cabeca. **Atores não estatais na governança da segurança marítima**: novos posicionamentos sobre a prestação de serviços antipirataria por Empresas Militares e de Segurança Privada. 2018. 84. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Sociais) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2018.

RESUMO

A prestação de serviços antipirataria marítima é um capítulo da literatura dedicada ao estudo das Empresas Militares e de Segurança Privada (EMSPs). Armadores, associações da indústria de transporte marítimo e agências especializadas de organizações internacionais, até recentemente, sustentavam posicionamentos contrários à proteção armada das embarcações civis, refletindo uma divisão de tarefas que resultou no desarmamento dessas embarcações e na responsabilidade estatal pela segurança no domínio marítimo há pelo menos um século e meio. Contudo, o ressurgimento da pirataria e do roubo armado contra navios promoveu a prestação de serviços de proteção armada por EMSPs e provocou mudanças nos posicionamentos anteriormente contrários a essa prática. Este trabalho apresenta uma revisão da literatura especializada com o objetivo de explorar esses novos posicionamentos. Mais especificamente, o trabalho explora as mudanças dos posicionamentos de algumas das principais associações da indústria de transporte marítimo, tais como *International Chamber of Shipping*, *Baltic and International Maritime Council* e *International Group of Protection and Indemnity Clubs*; do maior mercado de seguros marítimos do globo, a *Lloyd's of London*; da Organização Marítima Internacional, agência especializada da Organização das Nações Unidas; e dos Estados de bandeira e costeiros, em relação à proteção armada de navios mercantes por EMSPs.

Palavras-Chave: Empresas Militares e de Segurança Privada; Governança da Segurança; Segurança Marítima; Pirataria Marítima.

PATRIARCA, Gabriel Antonio Cabeca. **Non-state actors in maritime security governance: new positions on the provision of anti-piracy services by Private Military and Security Companies.** 2018. 84. Undergraduate Thesis (Graduation in Social Sciences) – State University of Londrina, Londrina, 2018.

ABSTRACT

The provision of anti-piracy services is one chapter of the literature devoted to the study of Private Military and Security Companies (PMSCs). Shipowners, shipping industry associations and specialized agencies of international organizations, until recently, held positions against the armed protection of civilian vessels, reflecting a division of tasks that resulted in the disarmament of these vessels and the state's responsibility for security in the maritime domain for at least a century and a half. However, the resurgence of piracy and armed robbery against ships promoted the provision of armed protection services by PMSCs and led to changes in positions that were previously contrary to this practice. This work presents a review of the specialized literature with the purpose of exploring these new positions. More specifically, the work explores the changes in the positioning of some of the leading associations of the shipping industry, such as the International Chamber of Shipping, Baltic and International Maritime Council and International Group of Protection and Indemnity Clubs; of the world's largest marine insurance Market, Lloyd's of London; of the International Maritime Organization, a specialized agency of the United Nations; and of the flag and coastal states, with regard to the armed protection of merchant ships by PMSCs.

Keywords: Private Military and Security Companies; Security Governance; Maritime Security; Piracy.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Pirataria e roubo armado contra navios no Sudeste Asiático (número de ataques por ano e localização).....	37
Tabela 2 – Casos de pirataria e roubo armado contra navios atribuídos aos piratas somalis (número de ataques por ano e localização)	41
Tabela 3 – 30 principais bandeiras de registro da frota mercante mundial em janeiro de 2017 (porcentagem do total mundial).....	65

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Pirataria e roubo armado contra navios no Sudeste Asiático (número de ataques e porcentagem do total mundial).....	36
Gráfico 2 – Pirataria e roubo armado contra navios no Sudeste Asiático e pirataria somali (porcentagem do total mundial).....	40
Gráfico 3 – Casos de pirataria e roubo armado contra navios atribuídos a piratas somalis (número de ataques e porcentagem do total mundial).....	40
Gráfico 4 – Estimativas da presença de equipes de EMSPs a bordo de navios em trânsito pelo Chifre da África (%).....	52
Gráfico 5 – Estimativas do custo com equipes de EMSPs a bordo dos navios em trânsito pelo Chifre da África.....	53
Gráfico 6 – Estimativas do custo com EMSPs e atividades militares no combate à pirataria somali	54

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BMP	Best Management Practices
DWT	Deadweight Tonnage
EMSP	Empresa Militar e de Segurança Privada
ESI	Estudos de Segurança Internacional
EUNAVFOR	European Union Naval Force
ICS	International Chamber of Shipping
IGP&I	International Group of Protection and Indemnity Clubs
IMB	International Maritime Bureau
IMO	Organização Marítima Internacional
JWC	Joint War Committee
MSC	Maritime Safety Committee
ONG	Organização não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
P&I	Proteção e Indenização
RI	Relações Internacionais
SAMI	Security Association for the Maritime Industry
TFG	Governo Federal Transicional
UNCLOS	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
VPD	Vessel Protection Detachment

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	10
1	DO GOVERNO À GOVERNANÇA DA SEGURANÇA	13
1.1	ESTADO MODERNO E MONOPÓLIO DA VIOLÊNCIA	13
1.2	ESTUDOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL E GOVERNANÇA DA SEGURANÇA.....	18
1.3	EMPRESAS MILITARES E DE SEGURANÇA PRIVADA	23
2	SEGURANÇA MARÍTIMA, PIRATARIA E ROUBO ARMADO	28
2.1	SEGURANÇA MARÍTIMA E ESTUDOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL.....	28
2.2	<i>HOSTIS HUMANI GENERIS</i> E DIREITO INTERNACIONAL	31
2.3	PIRATARIA E ROUBO ARMADO NO PÓS-GUERRA FRIA	35
2.4	RESPOSTAS ESTATAIS E INTERGOVERNAMENTAIS.....	43
3	EMPRESAS MILITARES E DE SEGURANÇA PRIVADA NA SEGURANÇA DA GOVERNANÇA MARÍTIMA	48
3.1	A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ANTIPIRATARIA POR EMSPs	49
3.2	ASSOCIAÇÕES DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....	55
3.3	MERCADO DE SEGUROS MARÍTIMOS	58
3.4	ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL.....	61
3.5	ESTADOS DE BANDEIRA E ESTADOS COSTEIROS	64
	CONCLUSÃO	71
	REFERÊNCIAS	74

INTRODUÇÃO

No dia 8 de abril de 2009, o navio mercante *Maersk Alabama*, um porta-contêineres norte-americano, navegava a aproximadamente 450 quilômetros da costa da Somália com destino a Mombaça, no Quênia, quando foi atacado a tiros e embarcado por piratas somalis. A bordo de uma pequena e rápida embarcação, os piratas conseguiram embarcar no navio, apesar das medidas defensivas adotadas. Contudo, ao não conseguirem capturar a tripulação e o próprio *Maersk Alabama*, os piratas fugiram a bordo do bote salva-vidas do navio levando seu capitão, Richard Phillips. O sequestro foi encerrado após cinco dias, em 12 de abril, com a intervenção das forças especiais da marinha norte-americana. O sequestro do capitão Phillips repercutiu internacionalmente e atraiu a atenção dos estúdios de Hollywood,¹ mas não foi o único ataque contra o navio mercante. Piratas somalis atacaram o *Maersk Alabama* sete meses depois, em 18 de novembro de 2009, quando navegava a aproximadamente 650 quilômetros da costa da Somália. Dessa vez, a equipe armada de uma Empresa Militar e de Segurança Privada (EMSP) a bordo do *Maersk Alabama* impediu que os piratas embarcassem no navio (BOOT; 2009; FITZSIMMONS, 2013; CUSUMANO; RUZZA, 2018).

A prestação de serviços antipirataria é um dos capítulos da crescente literatura que tem se dedicado ao estudo das EMSPs nas Relações Internacionais (RI) e, especificamente, na subárea dos Estudos de Segurança Internacional (ESI). Essa literatura emergiu durante os anos 1990 e ganhou fôlego particularmente a partir de meados dos anos 2000, refletindo o protagonismo de EMSPs em conflitos no continente africano e a posterior expansão no Afeganistão e no Iraque (PAOLIELLO, 2016). Uma das forças motrizes que instiga essa literatura é a prestação de serviços tradicionalmente pensados como monopólio estatal. A segurança e o controle da violência são finalidades do Estado na teoria contratualista de Hobbes (1983) e também foram cristalizadas na definição de Estado de Weber (1999). Embora o papel do governo na segurança continue proeminente, autores como Krahmman (2005) e Hänggi (2005) sustentam que conceitos destinados a captar arranjos e relações de poder descentradas, tais como o de governança, seriam mais úteis para apreender o modo como atores estatais e não estatais agem na provisão da segurança no mundo pós-Guerra Fria.

Nas duas últimas décadas, as águas do Sudeste Asiático e do Chifre da África foram dois principais *hotspots* globais de pirataria e roubo armado contra navios que promoveram a prestação de serviços antipirataria por EMSPs, incluindo consultorias, avaliações de risco,

¹ O caso foi retratado no filme *Captain Phillips* (CAPTAIN, 2013), baseado no livro escrito pelo próprio capitão (PHILLIPS; TALTY, 2010).

treinamento de tripulações, proteção armada por meio de escoltas ou equipes a bordo, além de investigação e recuperação de navios e cargas sequestradas. A proteção armada por meio de equipes a bordo dos navios mercantes tem sido o serviço antipirataria mais proeminente e controverso (LISS, 2013b; 2016). Como Aarstad (2017) ressalta, a literatura sobre o fenômeno dedicou pouca atenção ao modo como o consenso internacional contrário à proteção armada de embarcações civis foi alterado e produziu novos posicionamentos que, nas palavras de Liss (2017, p.80, **tradução nossa**), “são ilustrativos de uma mudança no papel dos atores não estatais armados na governança da segurança marítima”.²

Com efeito, a proteção armada de EMSPs se contrapunha a uma divisão de tarefas no domínio marítimo estabelecida há pelo menos um século e meio, quando a responsabilidade pela segurança e pelo recurso à violência passou a ser depositada em marinhas e guardas costeiras, enquanto empresas e embarcações civis passaram a ser desarmadas e a ser responsáveis unicamente pelo transporte e pelo comércio marítimos (FLORQUIN, 2012; PETRIG, 2013; AARSTAD, 2017). Embora as principais convenções e a maioria dos países não tenham proibido a proteção armada das embarcações civis, os posicionamentos contrários à prática foram sustentados por armadores³, associações da indústria de transporte marítimo e agências especializadas de importantes organizações internacionais relacionadas ao domínio marítimo (BANIOLA, 2010; SPEARIN, 2010; COITO, 2013; KRASKA, 2013; LISS, 2017). No entanto, após os novos posicionamentos dos armadores, que até então haviam sido contrários à proteção armada de suas embarcações, mas passaram a contratar os serviços fornecidos por EMSPs, a literatura gradualmente seguiu identificando novos posicionamentos sobre a prática, ainda que de forma significativamente fragmentada ou genérica.

Este trabalho apresenta uma revisão dessa literatura especializada com o objetivo de explorar os novos posicionamentos sobre a proteção armada de navios mercantes, fornecida por EMSPs, como medida antipirataria marítima. Mais especificamente, o trabalho explora as mudanças de posicionamento de algumas das principais associações da indústria de transporte marítimo, tais como a *International Chamber of Shipping* (ICS), *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) e *International Group of Protection and Indemnity Clubs* (IGP&I); do maior mercado de seguros marítimos do globo, a *Lloyd's of London*; da Organização Marítima Internacional (IMO), agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU); e dos Estados de bandeira e costeiros, em relação à proteção armada de navios

² Do original: “It is on these antipiracy services that the present chapter focuses because they are illustrative of a shift in the role of armed non-state actors in maritime security governance.” (LISS, 2017, p.80).

³ Na marinha mercante, “armador” é a pessoa física ou jurídica que equipa, mantém e explora comercialmente embarcações mercantes por sua conta e risco.

mercantes por EMSPs. A identificação e a coleta da literatura foram realizadas por meio de buscas por artigos publicados em periódicos revisados por pares no Portal de Periódicos da Capes e, posteriormente, por meio das referências bibliográficas dos artigos coletados.⁴

O trabalho está organizado em três capítulos e conclusão. O Capítulo 1 explora as transformações nos ESI no pós-Guerra Fria. O conceito de segurança tem se ampliado e se aprofundado, com “novas” ameaças à segurança e “novos” atores provedores de segurança sendo contemplados em uma agenda até então centrada no Estado. O capítulo apresenta esses debates com o foco nos atores não estatais provedores de segurança, introduzindo a literatura sobre EMSPs. O Capítulo 2 explora os debates sobre a segurança no domínio marítimo e apresenta a história, a tipificação legal e o ressurgimento da pirataria e do roubo armado contra navios como uma das novas ameaças à segurança nesse domínio. Essas ameaças não apenas impulsionaram o debate sobre o conceito de segurança marítima, como também promoveram respostas de Estados e organizações intergovernamentais, que serão exploradas ao longo do capítulo. Além disso, a pirataria e o roubo armado também promoveram o protagonismo de EMSPs na governança da segurança marítima, especialmente por meio da prestação de serviços antipirataria. O Capítulo 3 apresenta a prestação de serviços de proteção armada a bordo dos navios e revisa a literatura especializada sobre o tema, explorando mudanças nos posicionamentos que, há pelo menos um século e meio, eram contrários à proteção armada de embarcações civis.

⁴ Os termos utilizados na busca foram “Private Security Companies’ AND ‘Piracy’”; “Private Military Companies’ AND ‘Piracy’”; “Private Military and Security Companies’ AND ‘Piracy’”; e “Private Maritime Security Companies”.

1 DO GOVERNO À GOVERNANÇA DA SEGURANÇA

A ilustração criada por Abraham Bosse e escolhida por Thomas Hobbes para sua obra *Leviatã* resume a relação entre o Estado moderno e a violência. O soberano, retratado como um gigante formado pelos corpos dos cidadãos que o instituíram por meio do pacto de cada homem com todos os homens, observa seu território e carrega uma espada em sua mão direita e um cetro em sua mão esquerda, simbolizando sua força e legitimidade (SHEARING; JOHNSTON, 2010). Na teoria contratualista hobbesiana, os pactos recíprocos entre os homens instituem o Leviatã de modo a “poder usar a força e os recursos de todos, da maneira que considerar conveniente, para assegurar a paz e a defesa comum” (HOBBS, 1983, p.106). Na clássica definição de Weber (1999), o Estado moderno pode ser entendido como uma comunidade humana que reivindica com êxito o monopólio da violência física legítima dentro dos limites de determinado território.

Essa associação entre o Estado e a violência influenciou de modo significativo uma literatura que se desenvolveu após a Segunda Guerra Mundial em torno do conceito de segurança (BUZAN; HANSEN, 2012). Com efeito, uma compreensão mais ampla e profunda do conceito ganharia espaço somente no pós-Guerra Fria, quando “novas” ameaças à segurança e “novos” atores provedores de segurança entraram na agenda dessa literatura até então centrada no Estado (KRAHMANN, 2005). O objetivo deste capítulo é introduzir esses debates sobre segurança, apresentando um panorama geral sobre as novas ameaças e estabelecendo como foco os atores não estatais que têm ganhado protagonismo na provisão da segurança no mundo pós-Guerra Fria, principalmente as EMSPs. O capítulo está organizado em três seções. A primeira revisa a bibliografia sobre o Estado e o monopólio da violência, estabelecendo paralelos entre os processos históricos em terra e em mar. A segunda introduz os debates sobre novas ameaças e novos atores nos Estudos de Segurança Internacional (ESI) e o conceito de governança da segurança. Por fim, a terceira seção se dedica às Empresas Militares e de Segurança Privada (EMSPs).

1.1 ESTADO MODERNO E MONOPÓLIO DA VIOLÊNCIA

As guerras estão na origem da relação entre o Estado e a violência. Nos termos de Tilly (1996), é possível dizer que as guerras fizeram os Estados e os Estados fizeram as guerras. As principais mobilizações para as guerras, desde os anos 990 d.C., propiciaram as melhores oportunidades para a expansão e a consolidação de novas formas de organização

política. Especialmente a partir do século XVI, enquanto a guerra e outros processos relacionados à violência, como o estabelecimento dos exércitos, multiplicavam os gastos dos Estados na maior parte do continente europeu, os orçamentos, as dívidas e os impostos também passavam a ser normalizados e ampliados no ritmo da guerra. Assim, a guerra gerou uma estrutura de Estado duradoura não apenas porque o exército se tornou uma organização expressiva dentro do Estado, mas também porque sua criação e manutenção levaram ao estabelecimento de organizações complementares como tesouros, serviços de abastecimento, órgãos de coleta de impostos e assim por diante. Elias (1993) sustenta que os monopólios da violência e da tributação são, na verdade, dois lados de uma mesma moeda:

A sociedade do que hoje denominamos era moderna caracteriza-se, acima de tudo no Ocidente, por certo nível de monopolização. O livre emprego de armas militares é vedado ao indivíduo e reservado a uma autoridade central, qualquer que seja seu tipo, e de igual modo a tributação da propriedade ou renda de pessoas concentra-se nas suas mãos. Os meios financeiros arrecadados pela autoridade sustentam-lhe o monopólio da força militar, o que, por seu lado, mantém o monopólio da tributação. Nenhum dos dois tem, em qualquer sentido, precedência sobre o outro, pois são dois lados do mesmo monopólio (ELIAS, 1993, p.98).

O longo processo de monopolização da violência, liderado pelos Estados europeus com mais fôlego a partir do século XVII, envolveu um duplo processo de privação de indivíduos e grupos civis do acesso aos meios de coerção – por meio da proibição de vendetas, desarmamento dos civis, banimento de exércitos particulares e assim por diante – e de estabelecimento e expansão dos meios de coerção pelo próprio Estado (TILLY, 1996). O fortalecimento dos meios de coerção estatais veio a substituir o papel que atores não estatais protagonizavam como forças do próprio Estado, uma vez que forças mercenárias constituíram a espinha dorsal dos exércitos europeus pelo menos desde a segunda metade do século XV. Inicialmente, a forma de se criar um exército passou a ser comissionar um empresário para convocar, vestir, equipar, treinar e comandar os soldados na guerra em troca de pagamento (VAN CREVELD, 2004). Embora não exista consenso sobre a melhor definição de mercenário, o tipo ideal que geralmente se constrói é o do “soldado da fortuna”, contratado para lutar em nome de um empregador diferente de seu próprio Estado e cuja motivação é econômica – ainda que a realidade seja mais complexa, com formas que cumprem um, mas não outro, destes dois critérios de nacionalidade e motivação (THOMSON, 1994).

Um dos principais processos históricos relacionados ao Estado moderno e ao monopólio da violência no continente europeu foi a Paz de Westfália, que marcou o fim da Guerra dos Trinta Anos, entre protestantes e católicos, em 1648. Por um lado, a Paz de Westfália costuma ser considerada como o momento fundador do princípio de não intervenção e o início do longo processo histórico em direção ao Estado territorial soberano

(BUZAN; HANSEN, 2012). Por outro, ela costuma ser considerada como o marco inicial do desenvolvimento da arquitetura do sistema internacional moderno, composto por Estados soberanos com jurisdição exclusiva dentro de suas fronteiras. Refletido na imagem escolhida por Hobbes para o *Leviatã*, portanto, a concepção do modelo westfaliano afirmaria princípios centrados no Estado tanto a nível doméstico como internacional (SHEARING; JOHNSTON, 2010).⁵

Segundo De Nevers (2015), a soberania entendida como o direito estatal à integridade territorial e à não interferência, além de requisito e comprovação da participação no sistema internacional, também se associa diretamente com o monopólio da violência, fundamental para a garantia da integridade territorial, da não interferência e da proteção da ordem doméstica. Por um lado, Uessler (2008, p.140) sustenta que a Paz de Westfália, “decretou definitivamente o monopólio estatal do uso da força”, uma vez que a oferta de serviços de armas e guerras passava a ser proibida sem a autorização do Estado, ainda que fosse facultado ao Estado constituir seu exército de mercenários ou súditos. “Com a necessidade crescente de soldados para os exércitos regulares, a classe dos mercenários vivenciou até mesmo um inesperado *boom*” (UESSELER, 2008, p.143). No entanto, por outro lado, Van Creveld (2004) considera a Paz de Westfália como um marco dos primeiros passos da transição dos exércitos mercenários para as forças estatais regulares e permanentes. Após a Paz de Westfália, muitas das forças mercenárias que não foram absorvidas pelos exércitos regulares permanentes passaram a ser dispensadas e as tarefas relacionadas ao exército passaram progressivamente para as mãos de oficiais em recém-criados ministérios da guerra.

Mas foi particularmente após a Revolução Francesa, em 1789, que a atividade mercenária sofreu uma grande desvalorização perante a pretensão do alistamento militar como princípio da organização das forças armadas estatais. Seguindo o exemplo francês, diversas outras nações europeias passaram a introduzir o serviço militar obrigatório e universal e a proibir que seus cidadãos fossem recrutados para lutar por nações estrangeiras. Os mercenários, por sua vez, foram considerados “sujeitos apátridas” (UESSELER, 2008, p.144). Em longo prazo, esses processos inverteriam o equilíbrio da balança da composição das forças estatais:

Os exércitos estatais dos anos 1980 são exércitos de cidadãos. Cerca de 90 por cento dos exércitos de todo o mundo recrutam exclusivamente dentro dos territórios de

⁵ As capacidades descritivas dessa imagem construída sobre a Paz de Westfália, como marco inicial da arquitetura do sistema internacional moderno, são bastante disputadas por autores como Krasner (2001). Segundo De Nevers (2015), a interpretação relativamente estática da soberania associada à Westfália foi desacreditada porque, seja como norma ou como fato, a soberania passou por transformações ao longo do tempo e, em muitos aspectos, ela precede Westfália.

seus próprios Estados e o emprego de estrangeiros em exércitos regulares permanentes é uma anomalia. Há duzentos anos, esse padrão era inverso. Um exército em tempos de paz com um grande contingente de estrangeiros era a norma e um exército de cidadãos puro era uma anomalia (THOMSON, 1990, p.23, **tradução nossa**).⁶

Esse processo de, por um lado, privação de indivíduos e grupos civis ao acesso aos meios de coerção e, por outro, estabelecimento e expansão dos meios de coerção estatais, teve suas especificidades no domínio marítimo. Se do século XV ao século XVII os exércitos estabelecidos em grande parte da Europa eram constituídos muito mais por mercenários e empresários militares, as marinhas nacionais também passaram a ser compostas por corsários e marinheiros alugados por todo o continente (TILLY, 1996). Os corsários eram indivíduos com embarcações privadas, autorizados por um Estado, com a finalidade de capturar embarcações e mercadorias inimigas em alto mar durante tempos de guerra (RICHARD, 2010). Ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX, potências coloniais como Inglaterra, França, Holanda e Espanha travaram verdadeiras guerras por procuração por meio dos corsários (SEKULICH, 2009).

Originalmente, além da prática corsária em tempos de guerra, havia uma segunda aplicação em tempos de paz. Sua finalidade era permitir que indivíduos buscassem a compensação por eventuais danos sofridos pelas mãos de membros de outros reinos. Ao receber tal autorização, um indivíduo adquiria o direito de perseguir e capturar propriedades do Estado agressor até que seus danos fossem compensados, sem que fosse condenado como ladrão ou pirata por esses atos. Esse uso compensatório, atribuindo à pessoa afetada o direito de buscar a justiça com as próprias mãos, foi frequente no início do século XIV e continuou até o século XVI (RICHARD, 2010). No entanto, logo as duas práticas acabaram se confundindo. Em grande medida, sempre que eclodia um conflito, cada parte alegava ser a parte afetada e passava a justificar seus atos de hostilidade por meio da noção de represália (THOMSON, 1994).

Os corsários eram considerados artifícios legítimos e atuavam fundamentados no aval governamental, o que os distinguiu dos piratas – ainda que suas práticas fossem essencialmente as mesmas e, por vezes, tal distinção tenha desaparecido, com corsários extrapolando suas autorizações e tornando-se piratas ou piratas atuando com autorizações um tanto quando duvidosas (RICHARD, 2010). De todo modo, ambos representavam grandes

⁶ Do original: “State armies of the 1980s are citizen-armies. Nearly 90 percent of the world's armies recruit exclusively within their home states' territories, and the employment of foreigners in regular standing armies is an anomaly. Two hundred years ago this pattern was quite the reverse. A peacetime army with a large contingent of foreigners was the norm and a pure citizen-army was an anomaly” (THOMSON, 1990, p.23).

perigos no domínio marítimo. Diante desse cenário, era bastante comum que indivíduos e embarcações privadas transportassem armamentos como medida de proteção. Além do cumprimento de um duplo papel comercial e político, portanto, as motivações do uso de armas no mar incluíam a simples aproximação a águas desconhecidas, a proteção contra corsários, piratas e embarcações comerciais de outras nações (LISS, 2017).

O duplo processo de consolidação estatal e de transição do mercantilismo ao capitalismo – por um lado, o aumento das capacidades financeiras, militares e da autoridade estatal sobre os cidadãos, por outro, a necessidade de um comércio marítimo sem obstáculos – passaram a moldar uma separação entre as atividades públicas e privadas no domínio marítimo (AARSTAD, 2017). Seguindo as tendências em terra firme, o estabelecimento de marinhas regulares e demais processos de monopolização da violência no domínio marítimo progressivamente diminuíram o protagonismo dos corsários na guerra marítima e a disposição de armamentos por parte de indivíduos e embarcações civis. Em 1856, a prática corsária foi abolida pela Declaração de Paris e, gradualmente, o armamento de embarcações civis como medida de proteção também declinou. O controle estatal sobre a violência, a abolição da prática corsária, a supressão da pirataria em larga escala, desenvolvimentos técnicos como a especialização dos navios mercantes, além da promoção e da facilitação do transporte marítimo por meio de regulações e tratados, foram fatores que promoveram o desarmamento das embarcações civis (LISS, 2017).

Embora a separação entre responsabilidades públicas e privadas no domínio marítimo nunca tenha sido absoluta, a construção dessas duas esferas institucionalizou-se como ideal e, em grande medida, também como prática. Por um lado, passava a ser promovida a visão de que embarcações civis não deveriam portar armamentos e de que a promoção da segurança no mar era uma responsabilidade exclusivamente estatal, realizada por meio de marinhas e guardas costeiras. Portanto, estabelecia-se uma divisão de trabalho no domínio marítimo: enquanto empresas e embarcações civis seriam responsáveis pelo transporte e pelo comércio marítimo, as forças regulares do Estado seriam responsáveis pela segurança no mar – e, conseqüentemente, pelo recurso à violência (FLORQUIN, 2012; AARSTAD, 2017). Com efeito, até boa parte do século XX, um dos principais propósitos das marinhas era proteger o comércio marítimo realizado por embarcações civis (DE NEVERS, 2015).

Krahmann (2013) sustenta que a abolição dos corsários e outros processos mais gerais relacionados ao monopólio da violência – como novas leis, em diversos países, proibindo o recrutamento e o alistamento de seus cidadãos por forças estrangeiras – sinalizavam o novo rumo que a interpretação do monopólio da violência tomava no século XIX. A Declaração de

Paris não trouxe apenas o fim da pirataria sancionada pelo Estado, nos termos de Collins (2012), como também formalizou a passagem de uma perspectiva que permitia a violência não estatal, desde que controlada ou autorizada pelos Estados, para uma interpretação da violência não estatal como ilegítima em princípio e que, conseqüentemente, não deveria ser permitida pelos Estados (KRAHMANN, 2013). Portanto, acentuava-se o processo cujos passos mais largos foram dados a partir do século XVII, mas cujas origens são ainda mais remotas, conectando a guerra e a estrutura do Estado (TILLY, 1996). Além da estigmatização das tentativas de indivíduos e grupos de dentro do território em usar a violência para seus próprios fins, Van Creveld (2004) lembra que a consolidação do monopólio estatal sobre a violência cristalizou-se em obras como a de Clausewitz (1979), com a famosa sentença de que a guerra é a continuação da política por outros meios.

1.2 ESTUDOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL E GOVERNANÇA DA SEGURANÇA

A íntima relação entre o Estado e a violência foi cristalizada em uma ampla literatura. Clausewitz, por exemplo, se insere em uma literatura que pode ser caracterizada como estudos de guerra, grande estratégia, estratégia militar ou ainda geopolítica. No entanto, uma literatura específica em torno do conceito de segurança se desenvolveu após 1945 – uma área de estudos independente no início, mas posteriormente absorvida como subárea de Relações Internacionais (RI), denominada Estudos de Segurança Internacional (ESI). Como seu conceito principal era segurança, em vez de defesa ou guerra, essa literatura ampliou os estudos para um conjunto maior de questões políticas, se distinguindo também por abordar os novos problemas da Guerra Fria e das armas nucleares, além de ser um empreendimento muito mais civil do que a literatura anterior, de cunho militar e estratégico, uma vez que os novos problemas transcendiam a *expertise* tradicional do combate militar (BUZAN; HANSEN, 2012).

Contudo, a influência para uma compreensão mais ampla e não exclusivamente ligada à defesa ou à guerra não foi sentida de imediato pela literatura que se formava a partir do conceito de segurança. Desde o final dos anos 1940, os debates nos ESI se estruturaram em torno das diferentes respostas dadas a quatro questões, que se referem ao objeto de referência que precisa ser assegurado; a inclusão de ameaças internas e externas em relação aos limites territoriais; a relação da segurança com o setor militar e o uso da força; e a visão da segurança como inextricavelmente ligada à dinâmica de ameaças, perigos e urgência. O conceito de segurança que predominou nos ESI, o dos Estudos Estratégicos, continuava contemplando o

Estado como aquilo que precisava ser assegurado; o uso da força como a preocupação central; ameaças externas como as principais; e a política de segurança como o empenho em relação a perigos extremos e a adoção de medidas de emergência (BUZAN; HANSEN, 2012).

A teoria das RI e dos ESI foram bastante influenciadas pelas duas guerras mundiais e pelo confronto posterior entre Estados Unidos e União Soviética. Consequentemente, muitas abordagens teóricas dos ESI tenderam a focar na ameaça da guerra nuclear e no papel dos Estados e suas alianças na manutenção da segurança internacional (KRAHMANN, 2005). Assim, a cristalização da bipolaridade durante o fim dos anos 1940, com a disputa particularmente intensa e militarizada entre as superpotências, estabeleceu o escopo dominante dos ESI para os próximos quarenta anos. A análise de segurança durante a Guerra Fria era quase sinônimo de estudo das relações americano-soviéticas e de um sistema bipolar com inimizade entre as duas superpotências (BUZAN; HANSEN, 2012).

Porém, principalmente a partir dos anos 1980, a segurança passou a ganhar protagonismo nas discussões dos ESI e a ser adotada por novos e antigos críticos dos Estudos Estratégicos. Os debates ampliadores e aprofundadores que ganharam espaço especialmente no pós-Guerra Fria defendiam, em diferentes níveis e combinações, que se favorecesse o aprofundamento do objeto de referência para além do Estado, ampliando o conceito de segurança para incluir outros setores que não somente o militar, dando a mesma ênfase a ameaças domésticas, transfronteiriças e assim por diante. Embora unidos na crítica ao estadocentrismo militar, esses debates eram compostos de abordagens bastante diversas. Mas, de modo geral, o alcance original do conceito de segurança ganhou fôlego, criando pressões para ampliar a agenda dos ESI para além do enfoque político-militar (BUZAN; HANSEN, 2012).⁷

Um debate mais epistemológico sobre o que é a segurança, ou sobre o que é uma ameaça à segurança, está no centro dos debates ampliadores e aprofundadores. Segundo Krahmman (2005, p.4, **tradução nossa**), uma ameaça à segurança pode ser definida como “um evento com consequências potencialmente negativas para a sobrevivência ou bem-estar de um Estado, uma sociedade ou um indivíduo”.⁸ A definição sugere, em primeiro lugar, que uma ameaça à segurança se refere a um possível evento futuro que, portanto, depende da probabilidade atribuída a determinado evento. Em segundo lugar, é caracterizada pela

⁷ As abordagens ampliadoras e aprofundadoras correspondem ao Construtivismo, convencional e crítico; Pós-colonialismo; Segurança Humana; Estudos Críticos de Segurança; Feminismo; Escola de Copenhague; e Pós-estruturalismo (BUZAN; HANSEN, 2012).

⁸ Do original: “A general reading of the term suggests that a security threat can be defined as an event with potentially negative consequences for the survival or welfare of a state, a society, or an individual” (KRAHMANN, 2005, p.4).

intensidade de seus possíveis efeitos, se ameaça o bem-estar ou a sobrevivência dos seres humanos. Em terceiro lugar, também se caracteriza pelo escopo geográfico de seus efeitos, se ameaça regiões ou inclusive o mundo todo. Por fim, em quarto lugar, é classificada por seu objeto de referência, uma das questões estruturadoras dos ESI, se é direcionada ao Estado, a uma etnia, indivíduos e assim por diante. Assim como as diferentes respostas dadas às questões estruturadoras dos ESI, estes componentes demonstram que o que constitui uma ameaça à segurança é uma categoria tanto objetiva como subjetiva (KRAHMANN, 2005).

O entendimento do que representa uma ameaça à segurança mudou consideravelmente nas últimas décadas, especialmente após o fim da Guerra Fria. Na verdade, essas mudanças levaram à consideração de uma série de “novas” ameaças que, considerando probabilidade, escopo, intensidade e objeto, apresentam características específicas que as diferenciam das ameaças tradicionais e garantem sua prioridade no mundo contemporâneo, mesmo que muitas delas não sejam realmente novas. Entre elas, estão guerras civis e demais conflitos intraestatais, tais como conflitos étnicos, além do terrorismo, crime organizado transnacional, proliferação de armas leves e doenças infecciosas como o HIV/AIDS. Em primeiro lugar, a probabilidade das novas ameaças é maior. A chance de um indivíduo ser afetado diretamente por algumas delas é consideravelmente maior do que a ameaça da guerra nuclear durante a Guerra Fria. Em segundo lugar, o escopo e a intensidade das novas ameaças parecem significativamente diversos. Muitos dos seus efeitos não são imediatamente aparentes, podendo ser medidos apenas em longo prazo e tendo um impacto muito mais indireto na vida das pessoas, afetando a economia, diminuindo a expectativa de vida e assim por diante. Em terceiro lugar, a característica mais crítica das novas ameaças é o fato de que seus objetos de referência, em vez de Estados, são sociedades e indivíduos (KRAHMANN, 2005).

A rigor, as novas ameaças à segurança são transnacionais. Com efeito, Eriksen (2007) elenca a vulnerabilidade como uma das dimensões da globalização, na medida em que a globalização implica o enfraquecimento ou inclusive a eliminação das fronteiras e dificulta que as políticas nacionais consigam barrar fluxos indesejados entre os demais fluxos cada vez mais intensificados. Nos termos de Masys (2016), o aumento no fluxo transnacional de pessoas, bens, dinheiro e informação também transformaram o cenário da segurança diante da globalização do crime transnacional. Uma das consequências desse fenômeno é que diversas das novas ameaças muitas vezes estão interligadas, como a proliferação de armas e os conflitos intraestatais. Segundo Naim:

o súbito aparecimento dessas pilhas de estoque não causou, por si só, essas guerras. Mas o acesso relativamente fácil a grandes suprimentos de armas de todos os tipos

certamente atiçou a imaginação e a ambição de governos e grupos que teriam sido menos inclinados a declarar guerra sem elas (NAIM, 2006, p.43-44).

As ameaças transnacionais são consideradas particularmente inquietantes porque as fronteiras e a soberania, que anteriormente formavam a base da segurança nacional e internacional, costumam representar obstáculos ao seu combate (KRAHMANN, 2005). Os riscos globalizados, nos termos de Eriksen (2007) não podem ser efetivamente combatidos por Estados de forma independente e também tem sido ressaltado que não existem instrumentos políticos, a nível global, capazes de lidar com os processos de globalização movidos tecnológica e economicamente. Para Naim (2006, p.215), por outro lado, a principal razão pela qual os governos estão perdendo o combate contra as redes criminosas transnacionais “é exatamente porque são governos, e as redes, por sua vez, redes”: “enquanto o governo é rígido, burocracias verticalmente organizadas com limitado raio de ação, as redes se comportam como o mercúrio. Quando tentamos agarrá-lo, foge-nos pelos dedos, formando incontáveis gotas” (NAIM, 2006, p.217).

O outro lado da moeda nos debates ampliadores e aprofundadores dos ESI é que “novos” atores não estatais também entraram no debate não como ameaças, mas como provedores de segurança. Grosso modo, esses atores não estatais podem ser classificados em organizações intergovernamentais e atores privados. As organizações intergovernamentais se distinguem entre regimes e organizações internacionais: enquanto os regimes internacionais tomam a forma de acordos ou tratados implementados pelos Estados, mas tipicamente sem organização institucional, as organizações internacionais possuem capacidades organizacionais e administrativas independentes, tais como a União Europeia, Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e a Organização das Nações Unidas (ONU). Entre os principais atores privados, por sua vez, estão Organizações não Governamentais (ONGs) – organizações voluntárias, sem fins lucrativos, que operam aos níveis nacional, regional e global – e Empresas Militares e de Segurança Privada (EMSPs) (KRAHMANN, 2005).

Segundo Krahmman (2005), as relações entre diferentes atores na provisão da segurança foram tradicionalmente concebidas por meio da lente das alianças estatais. Contudo, o autor sugere que as relações entre atores estatais e esse conjunto crescente de atores não estatais na provisão da segurança podem ser mais adequadamente captadas por meio do conceito de governança. Enquanto o conceito de governo se refere a um sistema centralizado de controle político no interior do Estado, o conceito de governança se refere a um sistema fragmentado de produção de políticas que inclui atores estatais e não estatais aos níveis local, nacional, regional e global. O deslocamento do governo para a governança,

segundo o autor, pode ser explorado em dimensões dos arranjos de produção de políticas que incluem a centralização ou a fragmentação do escopo geográfico e da distribuição de recursos; a centralização ou a diferenciação de funções, interesses e normas; e a centralização e hierarquização ou a descentralização e horizontalização dos processos de tomada de decisões e implementação de políticas.

Em termos gerais, segundo Bevir (2012), o conceito de governança se distingue do conceito de governo tanto teórica como empiricamente. Teoricamente, a governança se refere ao processo de governar, o que inclui a atuação do governo sobre seus cidadãos, mas também a atuação, por exemplo, de corporações e outras organizações sobre seus empregados e membros. Empiricamente, a governança se refere a transformações na organização da esfera pública desde os anos 1980, uma vez que atores não estatais ganharam protagonismo no processo de governar dos próprios governos. Em outras palavras, novas teorias e práticas deslocaram a atenção das instituições centrais do Estado para o processo de governar, e grande parte desse governar envolve atores não estatais, além dos estatais. O que esses fenômenos têm em comum, segundo Hänggi (2005), é que eles refletem a fragmentação da autoridade política entre atores estatais e não estatais em diversos níveis, além do surgimento de arranjos e atividades formais e informais entre esses atores. O conceito de governança, portanto, possui uma dimensão horizontal e uma dimensão vertical, indicando a diversidade de atores estatais e não estatais envolvidos e as crescentes relações entre esses atores em diferentes níveis territoriais, respectivamente.

A governança da segurança, portanto, combina dois conceitos que têm ganhado espaço e gerado significativos debates nas últimas décadas. Arranjos de produção de políticas caracterizados por maior ou menor fragmentação da autoridade política aos níveis local, nacional, regional e global – ou, nos termos de Krahnemann (2005), caracterizados por maior fragmentação do escopo geográfico e da distribuição de recursos, diferenciação de funções, interesses e normas, descentralização e horizontalização dos processos de tomada de decisões e implementação de políticas – também se aplicam às políticas de segurança, igualmente caracterizadas por uma diversidade de atores estatais e não estatais em diferentes níveis de interação (HÄNGGI, 2005). A relação entre os atores provedores de segurança, portanto, vai muito além das alianças estatais. EMSPs, por exemplo, estiveram presentes em cada operação de paz multilateral conduzida pela ONU desde os anos 1990, foram contratadas por diferentes países como Serra Leoa e Estados Unidos, por corporações globais buscando serviços de planejamento e segurança em seus locais de atuação e por ONGs atuando em zonas de conflito ou territórios instáveis (AVANT, 2005).

1.3 EMPRESAS MILITARES E DE SEGURANÇA PRIVADA

Em 1995, após quatro anos de intensos conflitos, o cenário da guerra civil em Serra Leoa parecia ainda mais crítico para o então governo provisório liderado pelo capitão Valentine Strasser. Os rebeldes da Frente Unida Revolucionária, que haviam iniciado os conflitos no ano de 1991 e tomado o controle de importantes minas de diamantes que abasteciam a economia local, aproximavam-se da capital Freetown, para onde haviam forçado o exército nos anos anteriores. Embaixadas e estrangeiros se apressaram a evacuar o país. Contudo, os rebeldes foram barrados por modernas forças de ataque com artilharia de precisão, seguidas pelo avanço de unidades de infantaria mecanizadas e ataques aéreos por helicópteros. Táticas e armamentos superiores afastaram os rebeldes da capital e garantiram a retomada das principais áreas de diamantes. Pouco depois, a principal fortaleza rebelde e a sede da Frente Unida Revolucionária na selva foram destruídas e, em poucos meses, os rebeldes até então dominantes foram forçados a áreas cada vez mais remotas do país. Os veículos, aeronaves, pilotos e soldados que mudaram o equilíbrio do conflito em prol do governo de Strasser não faziam parte do exército de Serra Leoa, nem de qualquer outro exército nacional. Eram empregados de uma EMSP sul-africana chamada *Executive Outcomes* (SINGER, 2008).

Diversos Estados do continente africano contrataram EMSPs para formar suas próprias tropas ou para apoiá-las militarmente em conflitos intraestatais (UESSELER, 2008). Com efeito, segundo Paoliello (2016), quando os primeiros estudos sobre as EMSPs foram desenvolvidos durante os anos 1990, boa parte compartilhava a percepção de que o fenômeno era particular ao continente africano. Esses estudos foram influenciados significativamente pela atuação da *Executive Outcomes* e de outra notória EMSP, a *Sandline*, nas intensas guerras civis de Serra Leoa e Angola, seja em nome dos governos ou de corporações interessadas em recursos naturais. A atuação destas EMSPs contribuiu para a consolidação de uma imagem negativa sobre as EMSPs na primeira geração de estudos sobre o tema. Lembrando a atuação dos antigos mercenários, as EMSPs foram consideradas como instrumentos de interferência na política interna de países periféricos em prol de grandes potências ou de empresas interessadas na exploração de seus recursos naturais.

Se a primeira geração dos estudos sobre as EMSPs foi marcada pelo posicionamento negativo em razão dos casos do continente africano, a segunda geração, entre o final dos anos 1990 e início dos anos 2000, foi influenciada pelo crescente protagonismo de EMSPs

principalmente em missões humanitárias. Este foi o caso, por exemplo, da participação de EMSPs como *peacekeepers* junto à missão da ONU nas guerras nos Balcãs. Nesse contexto, estabelecia-se uma diferenciação entre as EMSPs e os mercenários – diferenciação que era promovida inclusive pelas próprias EMSPs (PAOLIELLO, 2016). A criação de uma nova EMSP por Tim Spicer, ex-oficial das forças especiais britânicas fundador da *Sandline*, exemplifica essa busca por diferenciação da imagem mercenária:

A empresa anterior de Spicer, a Sandline, fora contratada pelas facções em guerra em Papua-Nova Guiné e em Serra Leoa, provocando grande controvérsia na Grã-Bretanha sobre o emprego de mercenários. A nova empresa havia sido fundada em setembro de 2002, em substituição à imagem mercenária da Sandline. “Eu queria garantir que a Aegis fosse um animal completamente diferente”, declarou seu proprietário. Spicer tornou-se uma espécie de padrinho da campanha pela remodelação das empresas mercenárias como “companhias militares privadas” (SCAHILL, 2008, p.221).

Segundo Uessler (2008), Spicer foi o responsável por cunhar o termo “empresas militares privadas” – ou “companhias militares privadas”, nas palavras de Scahill (2008). As características que passariam a diferenciar as EMSPs dos antigos mercenários derivam justamente de sua constituição enquanto “empresas” ou “companhias”; em outras palavras, de seu caráter corporativo. Grosso modo, o caráter corporativo das EMSPs implica que elas são organizadas como empresas, com hierarquia executiva, diretores e acionistas; são motivadas pelo lucro corporativo; competem devidamente regularizadas e legalizadas no mercado global; prestam uma ampla gama de serviços para uma gama igualmente ampla de clientes; realizam processos públicos de recrutamento e organizam internamente seu pessoal de modo especializado; e possuem proprietários institucionais ou integram conglomerados e *holdings* mais amplos (SINGER, 2008). Segundo Avant (2005), as EMSPs operam abertamente, postando listas de emprego em seus *websites* e produzindo artigos considerando custos e benefícios do setor privado na segurança; e, de modo geral, alcançaram algum grau de reconhecimento internacional. Foi em busca desse reconhecimento, portanto, que EMSPs também se especializaram na prestação de serviços de apoio e treinamento, não se concentrando em atividades diretas de combate nos moldes da *Executive Outcomes* ou da *Sandline* (PAOLIELLO, 2016).

Os conflitos no Iraque e no Afeganistão influenciaram uma terceira geração nos estudos sobre as EMSPs. Subjacente a estes estudos, segundo Paoliello (2016), está a percepção de que as grandes potências ocidentais se tornaram os principais clientes das EMSPs, especialmente Estados Unidos e Reino Unido, e de que as EMSPs “vieram para ficar”. Embora os debates entre apologistas e críticos continuem existindo, uma visão mais

pragmática estabeleceu um debate voltado muito mais para questões como ética, eficiência, controle e regulação. Um dos temas centrais desse debate, por exemplo, gira em torno da segurança e da democracia: entre os que defendem respostas rápidas e flexíveis e que, portanto, advogam em favor de EMSPs, e entre os críticos, que consideram as limitações às ações violentas do Estado como controles democráticos que visam justamente limitar a autonomia e a potência estatal.

O protagonismo das EMSPs no Iraque é descrito por Avant (2005) como um dos últimos capítulos do *boom* da segurança privada. De acordo com a autora, profissionais de EMSPs representavam uma em cada dez pessoas destacadas pelos Estados Unidos na vitória contra o exército iraquiano no ano de 2003. Os serviços contratados incluíam logística, treinamento e apoio operacional a sistemas de armamentos, serviços que costumavam ser realizados pelos próprios militares. Após a queda do governo iraquiano, o protagonismo das EMSPs se intensificou ainda mais. EMSPs foram contratadas para treinar as forças iraquianas, para traduzir e interrogar prisioneiros e para proteger jornalistas e uma série de ONGs e seus agentes no país. Em meados de 2004, eram estimados mais de vinte mil profissionais, de aproximadamente sessenta EMSPs, contratados pelos governos norte-americano e britânico, pela Autoridade Provisória da Coalizão, corporações privadas e ONGs no país.

A diversidade dos estudos e dos serviços prestados por EMSPs se refletem na lista igualmente ampla de definições e termos utilizados para tentar definir essas empresas. Duas das principais definições distinguem as empresas “ativas” das “passivas” e as “empresas de segurança” das “empresas militares”. Grosso modo, os serviços prestados por empresas de segurança teriam caráter passivo, principalmente a proteção de pessoas e bens, enquanto os serviços prestados por empresas militares teriam caráter ativo e seriam mais ligados aos contextos de guerra (UESSELER, 2008). Contudo, segundo Singer (2008), a contratação de uma empresa autodeclarada passiva também pode ter efeitos estratégicos e alterar o curso de um conflito, além de que muitas empresas que se descrevem como “empresas de segurança” também realizam funções militares com consequências militares. De acordo com o autor, o problema com essas distinções é que elas constituem classificações normativas dentro de um quadro economicamente motivado, caindo em uma forma enviesada de distinguir as “boas” das “más” empresas. As próprias empresas passaram a tentar se definir como empresas de segurança passivas devido ao aspecto normativo envolvido na definição, se contrapondo às empresas militares ativas, mais facilmente associadas aos mercenários (UESSELER, 2008; NASSER; PAOLIELLO, 2015). Por esses e outros motivos, um dos termos mais destacados

na literatura é o de Empresas Militares e de Segurança Privada (*Private Military and Security Companies*).

Para distinguir as empresas que compõem esse setor, Singer (2008) recorre a uma analogia militar que distingue as unidades nas forças armadas por sua proximidade com a linha de frente do combate – a analogia da “ponta da lança” (*tip of the spear*). Seguindo esse pensamento, a classificação do autor distingue três tipos de EMSPs. O primeiro tipo é o das empresas provedoras militares (*military provider firm*), que atuam no ambiente tático oferecendo serviços na linha de frente do combate. Essas empresas se engajam no combate propriamente dito e/ou em atividades de comando e controle das unidades em campo. O segundo tipo é o das empresas consultoras militares (*military consultant firm*), que fornecem serviços de consultoria e treinamento, análises estratégicas, operacionais e organizacionais. A principal diferença entre as provedoras e as consultoras militares é o fator “dedo no gatilho”: ainda que possam influenciar os ambientes estratégico e tático, a tarefa das consultoras militares é principalmente complementar a gestão e o treinamento das forças dos clientes em vez de se envolver diretamente nos combates. Por fim, o terceiro tipo é o das empresas de apoio militar (*military support firm*), que fornecem serviços suplementares, tais como logística, apoio técnico e transporte, preenchendo necessidades funcionais críticas para as operações de combate, mesmo que não participem do planejamento ou da execução dessas operações.

Como uma mesma empresa pode prestar serviços distintos em diferentes casos ou inclusive dentro de um mesmo contexto, a classificação das empresas esbarraria na necessidade de um exame detalhado de cada operação. Os limites entre as funções elencadas por meio da analogia com a ponta da lança podem ser tênues, com diversas empresas transitando entre diferentes formas de atuação de acordo com as circunstâncias (NASSER, PAOLIELLO, 2015). Singer (2008) reconhece essas dificuldades, mas sustenta que as empresas geralmente possuem divisões internas mais claramente delineadas de acordo com aqueles tipos, além de que o impacto de cada contrato é determinado pelo setor em que ele se enquadra. Contudo, diante das dificuldades decorrentes da consideração das empresas como unidades de análise, Avant (2005) considera os contratos assinados em cada caso. Partindo da distinção realizada por Singer (2008), a autora também estende a classificação para contemplar os serviços de segurança internos, relacionados aos serviços policiais, além dos serviços de segurança externos, relacionados aos serviços militares. Dessa forma, ainda que sejam serviços semelhantes, os contratos para o treinamento de tropas croatas pela MPRI e

para o treinamento de forças policiais pela *DynCorp*, por exemplo, são classificados de modo distinto: o primeiro no eixo militar e o segundo no eixo policial.

Segundo Avant (2005), poucos contratos visaram a prestação de serviços na ponta da lança do lado militar. A *Executive Outcomes* e a *Sandline* foram dois notórios exemplos de empresas provedoras militares, ambas já extintas. Um número consideravelmente maior de contratos foi firmado para a prestação de serviços de consultoria e treinamento para forças militares, por exemplo. Outra grande área de concentração é a logística, com EMSPs responsáveis por serviços desde alimentação e lavanderia até construção e desconstrução de bases e campos temporários. Entre os serviços comumente oferecidos no eixo da segurança interna, por sua vez, estão a proteção de espaços, treinamento, prevenção de crimes e inteligência. No entanto, a classificação de Avant (2005) também esbarra em algumas dificuldades, com contratos localizados em uma zona cinzenta entre a segurança interna e a externa, envolvendo, por exemplo, competências operacionais antiterrorismo. A demanda por serviços desse tipo, na visão da autora, “reflete a crescente preocupação com ameaças criminais transnacionais e o ofuscamento entre a segurança interna e externa” (AVANT, 2005, p.21, **tradução nossa**).⁹

O reflexo da preocupação com ameaças transnacionais e o ofuscamento entre segurança interna e externa na demanda por serviços antiterrorismo prestados por EMSPs, nos termos de Avant (2005), ilumina boa parte do cenário de ampliação e aprofundamento da segurança no Pós-Guerra Fria. Por um lado, novas ameaças, ou ameaças não tradicionais, têm ganhado prioridade nos debates sobre segurança. Por outro, novos atores, ou atores não estatais, como as EMSPs, têm ganhado protagonismo na provisão da segurança, o que sinaliza um deslocamento do governo para a governança da segurança (HÄNGGI, 2005; KRAHMANN, 2005). Assim, mais do que um rompimento com o monopólio da violência legítima, segundo Paoliello (2016), o protagonismo de EMSPs sinaliza uma reconfiguração da própria legitimidade, adquirida pelas EMSPs em grande parte de seu caráter corporativo. O próximo capítulo apresenta os debates igualmente ampliadores e aprofundadores sobre a segurança no domínio marítimo, impulsionados sobretudo pela pirataria e pelo roubo armado contra navios.

⁹ Do original: “The demand for these kinds of services undoubtedly reflects the increasing concern with international criminal threats and the blurring of internal and external security” (AVANT, 2005, p.21).

2 SEGURANÇA MARÍTIMA, PIRATARIA E ROUBO ARMADO

Os debates sobre a segurança no domínio marítimo acompanharam a ampliação e o aprofundamento da segurança nos debates dos ESI, passando por significativas transformações no pós-Guerra Fria. Por um lado, novas ameaças à segurança no domínio marítimo estimularam debates sobre o conceito de segurança marítima para além de ameaças tradicionais centradas no Estado. Por outro lado, além de respostas estatais, essas novas ameaças também promoveram o protagonismo de atores não estatais na governança da segurança marítima. A pirataria marítima e o roubo armado contra navios, particularmente, impulsionaram os debates sobre a segurança marítima e promoveram respostas estatais e não estatais. Este capítulo apresenta esses debates sobre a segurança marítima no pós-Guerra Fria, com foco na pirataria e no roubo armado contra navios e nas respostas de Estados e organizações intergovernamentais.

O capítulo está organizado em quatro seções. A primeira seção explora o conceito de segurança marítima e estabelece algumas relações com os debates ampliadores e aprofundadores dos ESI. A segunda seção resgata a história e a tipificação legal da pirataria marítima, uma das mais antigas “novas” ameaças à segurança, enquanto a terceira apresenta números e características de dois principais *hotspots* de pirataria e roubo armado contra navios nas últimas décadas: o Estreito de Malaca no Sudeste Asiático e a pirataria somali no Chifre da África. Por fim, a quarta seção apresenta algumas respostas estatais e intergovernamentais no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios nos dois casos.

2.1 SEGURANÇA MARÍTIMA E ESTUDOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL

“Segurança marítima” é um termo que tem ganhado espaço nas últimas décadas. O termo era raramente utilizado antes do final da Guerra Fria e, quando utilizado, fazia referência principalmente ao controle sobre áreas marítimas no contexto naval de confronto entre as superpotências (GERMOND, 2015). Portanto, como um elemento do conceito mais amplo de segurança global, a segurança marítima esteve tradicionalmente relacionada aos interesses militares estatais (CHAPSOS, 2016). Recentemente, o termo tem ganhado espaço não apenas em uma crescente literatura acadêmica, mas também na agenda de diversos países e organizações. Países como Estados Unidos e Reino Unido, e organizações internacionais como União Europeia, União Africana, OTAN e IMO incluíram ou reformularam tarefas em seus respectivos mandatos sob a denominação de segurança marítima (BUEGER, 2015).

Desde o final dos anos 1990 e começo dos anos 2000, a segurança marítima passou a ser utilizada com maior frequência para descrever medidas preventivas estabelecidas como respostas às atividades ilícitas realizadas no mar ou por meio do mar. O estabelecimento de operações antiterroristas no domínio marítimo após os ataques de 11 de setembro; a ocorrência de três ataques terroristas perpetrados contra os navios *USS Cole*, *Limburg* e *SuperFerry 14*; e o crescimento da pirataria marítima, primeiro no Estreito de Malaca e depois do Chifre da África, impulsionaram significativamente o crescimento da literatura acadêmica sobre o tema (GERMOND, 2015). Os investimentos em marinhas de águas azuis¹⁰ por países como Índia e China, além de tensões interestatais em regiões como o Ártico, Mar da China Meridional e Oriental também contribuíram para a maior atenção direcionada ao tema da segurança no domínio marítimo (BUEGER, 2015).

Contudo, não há uma definição de segurança marítima aceita internacionalmente. Embora diferentes atores tenham chegado a um consenso sobre o valor da segurança marítima em termos gerais e abstratos, seu significado prático varia entre os atores, o tempo e o espaço. Grosso modo, a segurança marítima costuma ser entendida principalmente como a ausência de determinadas ameaças presentes no domínio marítimo; porém, os objetos de referência e as ameaças consideradas também diferem significativamente entre os atores (BUEGER, 2015). Por vezes, a segurança marítima continua sendo definida como a proteção contra ameaças diretas à integridade territorial do Estado, como ataques armados por navios militares. Por outro lado, o Secretário Geral das Nações Unidas, por exemplo, rejeitou essa concepção, considerando-a restrita justamente pelo fato de a comunidade internacional ter reconhecido a prioridade de novas ameaças à segurança. Além do terrorismo e, principalmente, da pirataria e do roubo armado contra navios, mais frequentemente consideradas como ameaças específicas à segurança marítima, o relatório apresentado pelo Secretário Geral no ano de 2008 também considera o tráfico ilícito de armas leves e armas de destruição em massa; o tráfico ilícito de drogas narcóticas e substâncias psicotrópicas; o contrabando e o tráfico de pessoas; a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada; e os danos intencionais e ilegais ao ambiente marinho (ONU, 2008).

A ausência de ameaças violentas como a pirataria, o roubo armado e o terrorismo aos sistemas de transporte e entrega de cargas define em grande medida o entendimento de segurança marítima por uma importante indústria que é a do transporte marítimo. Chapsos (2016) dá um passo além e sustenta que a segurança marítima possui uma forte ligação com a

¹⁰ Marinhas de águas azuis são capacitadas a operar globalmente, afastadas de suas águas costeiras por longos períodos de tempo.

Segurança Humana, uma das principais abordagens ampliadoras e aprofundadoras dos ESI. Lançada pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), em 1994, o objeto de referência são as pessoas, ampliando o leque de “ameaças e de setores nos quais a segurança se aplicava à alimentação, à saúde, ao meio ambiente, ao crescimento populacional, às disparidades de oportunidades econômicas, à migração, ao tráfico de drogas e ao terrorismo” (BUZAN; HANSEN, 2012, p.308). Chapsos (2016) argumenta que a segurança marítima se liga à Segurança Humana porque a ausência ou a fragilidade da Segurança Humana em terra impulsiona o crime marítimo e vice-versa. As consequências da pirataria na interrupção de vias marítimas e no transporte marítimo, por exemplo, implicam diretamente em questões econômicas, energéticas e alimentares, e a pirataria floresce justamente onde a fome, a pobreza e a exclusão fazem da ilegalidade uma questão menor.

Portanto, embora continue possuindo uma dimensão tradicional, incluindo as disputas e tensões interestatais no domínio marítimo, os debates sobre a segurança marítima se relacionam com os debates ampliadores e aprofundadores mais gerais dos ESI. Ainda que não tenha um significado definido, a segurança marítima “alcança seu significado por atores relacionando o conceito com outros, tentando preenchê-lo com diferentes questões e atuando em nome dele” (BUEGER, 2015, p.163, **tradução nossa**).¹¹ O fato de as próprias forças militares, atores tradicionais de provisão da segurança e projeção de força, passarem a perseguir “ameaças não tradicionais”, nas palavras de Chapsos (2016, p.76, **tradução nossa**), “destaca a complexidade das inseguranças marítimas no contexto da segurança internacional, bem como a diversidade dos atores estatais e não estatais envolvidos”.¹² Com efeito, a segurança marítima tem sido amplamente entendida como uma tarefa transnacional, uma vez que as ameaças à segurança marítima e suas consequências são transnacionais; seus perpetradores operam através de fronteiras com uma natureza bastante particular, como são as fronteiras territoriais marítimas; e devido ao caráter igualmente transnacional do comércio e do transporte marítimos, em que qualquer operação singular inclui uma diversidade de jurisdições (BUEGER, 2015).

Bueger (2015) e Chapsos (2016) sustentam que, quanto mais amplo for o significado atribuído à segurança marítima, mais ampla será a gama de atores envolvidos. Mesmo a nível nacional, a provisão de segurança marítima envolve a coordenação civil-militar, a

¹¹ Do original: “It has no definite meaning. It achieves its meaning by actors relating the concept to others, by attempts to fill it with different issues and by acting in the name of it” (BUEGER, 2015, p.163).

¹² Do original: “This paradox, having military forces, the traditional force projection and security provision actors, engaged with non-traditional threats highlights the complexity of maritime insecurities in the context of international security, as well as the diversity of involved state and non-state actors” (CHAPSOS, 2016, p.76).

coordenação entre diferentes agências regulatórias e ministérios governamentais e entre forças policiais em terra e em mar. Além disso, ela envolve cada vez mais a coordenação entre o Estado e o setor privado, incluindo EMSPs, cujo protagonismo se estendeu ao domínio marítimo especialmente devido à pirataria, uma das principais novas ameaças à segurança marítima. Com efeito, segundo Bueger (2015), se o terrorismo marítimo permaneceu uma ameaça em grande medida virtual, o impulso para a segurança marítima veio com o aumento da pirataria marítima.

2.2 *HOSTIS HUMANI GENERIS* E DIREITO INTERNACIONAL

Aqueles, após assar a carne de fora e a tirar de espetos, repartiram-na e partilharam majestoso banquete. Mas, apaziguado o desejo por bebida e comida, entre eles começou a falar o gerênio, o cavaleiro Nestor: “Vê, agora é mais adequado investigar e questionar quem são os estranhos, pois se deleitaram com a comida. Estranhos, quem sois? Donde navegastes por fluentes vias? Acaso devido a um assunto, ou, levianos, vagais, tal como piratas ao mar? Esses vagam arriscando suas vidas, levando dano a gentes alheias” (HOMERO, Livro III, § 65-74, 2014).

A Odisseia, de Homero, é uma das joias da literatura grega antiga. As incertezas que rondam a famosa “questão homérica” dificultam a identificação de características como a data, local ou circunstâncias do registro escrito dessa e de outras obras homéricas, inclusive sobre o próprio Homero. Ao que tudo indica, a Odisseia cristalizou-se ao longo de gerações de performances orais e competições, entre 800 a.C. e 500 a.C., sendo registrada por escrito talvez entre 540 a.C. e 510 a.C. (MARTIN, 2014). Nas versões que chegaram até nós, encontram-se trechos como esse em que Nestor questiona os recém-chegados à cidade de Neleu para descobrir quem são e por que navegam. Uma das possibilidades imediatas levantadas por Nestor era a de que aqueles estranhos navegantes fossem piratas.

A pirataria marítima é uma das mais antigas “novas” ameaças à segurança. O vocabulário grego antigo possuía ao menos duas palavras que poderiam ser traduzidas ao inglês como *pirate*: *leistēs*, a mais antiga, encontrada de diversas formas nos poemas de Homero, e *peirates*. No entanto, dependendo do contexto, ambas as palavras também poderiam ser traduzidas ao inglês como *bandit*, utilizadas muito mais de forma pejorativa do que para se referir a um determinado tipo de delito. Em comparação, o inglês moderno estabelece uma clara distinção semântica entre os dois. Utilizando embarcações, os piratas são aqueles que operam predominantemente no mar, em contraposição aos demais bandidos que operam em terra firme (SOUZA, 1999). Nas palavras de Dickinson:

Os piratas usualmente são ladrões, e de todos os ladrões eles são peculiarmente nefastos porque pilham os mares abertos, a grande rodovia de todas as nações marítimas. Tão hedionda é considerada a ofensa, tão difícil é apreender tais ofensores, e tão universal é o interesse em sua pronta prisão e punição, que eles têm sido há muito considerados como foras da lei e inimigos de toda a humanidade (DICKINSON, 1925, p.338, **tradução nossa**).¹³

Costuma ser atribuído ao romano Cícero (106 a.C.-63 a.C.) o título dos piratas como *hostis humani generis*, ou seja, inimigos de toda a humanidade. Em uma passagem do Livro III de sua obra *De Officiis*, no contexto de uma discussão filosófica sobre o que constitui o perjúrio, Cícero argumenta que existem leis regulando a guerra e que a fidelidade aos compromissos deve ser observada no trato com um inimigo. No entanto, essa regra não deve se aplicar aos tratos realizados com os piratas:

Por exemplo, suponha que alguém não entregue a quantia acordada com os piratas como o preço da vida de alguém, isso não contabilizaria nenhuma enganação – nem mesmo se alguém falhasse em entregar o resgate após ter jurado fazê-lo; pois um pirata não está incluído no número de inimigos legítimos, mas é o inimigo comum de todo o mundo; e com ele não deve haver nenhuma palavra prometida nem qualquer juramento mutuamente obrigatório (CICERO, 1913, p.385-387, **tradução nossa**).¹⁴

Por ameaçarem a liberdade da navegação, da qual todos potencialmente podem se beneficiar, e por cometerem crimes em alto mar, propriedade de toda a humanidade além da jurisdição de qualquer Estado, os piratas não são considerados inimigos de Estados singulares, mas da humanidade como um todo (SPEARIN, 2010b; BELLAMY, 2011). Enquanto problema compartilhado entre os Estados, as respostas dadas à pirataria caminharam no mesmo sentido. Uma das principais características dos piratas enquanto *hostis humani generis* é a jurisdição universal. Em outras palavras, os piratas podem ser perseguidos, capturados e processados de acordo com as leis de um Estado, mesmo que o ataque pirata não tenha ocorrido em território soberano desse Estado (HARRELSON, 2010).

A pirataria é o crime mais antigo a invocar jurisdição universal, mesmo antes de vir a existir algo como o Direito Internacional, no sentido moderno do termo. Os indícios

¹³ Do original: “Pirates are usually robbers, and of all robbers they are peculiarly obnoxious because they maraud upon the open seas, the great highway of all maritime nations. So heinous is the offence considered, so difficult are such offenders to apprehend, and so universal is the interest in their prompt arrest and punishment, that they have long been regarded as outlaws and the enemies of all mankind” (DICKINSON, 1925, p.338).

¹⁴ Do original: “For example, suppose that one does not deliver the amount agreed upon with pirates as the price of one's life, that would be accounted no deception - not even if one should fail to deliver the ransom after having sworn to do so; for a pirate is not included in the number of lawful enemies, but is the common foe of all the world; and with him there ought not to be any pledged word nor any oath mutually binding” (CICERO, 1913, p.385-387). São muitas as referências à Cicero pela denominação dos piratas como *hostis humani generis*, como será exposto no decorrer desta seção. No entanto, na edição da obra *De Officiis* utilizada como referência neste trabalho, a frase exata em latim é outra: “nam pirata non est ex perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium; cum hoc nec fides debet nec ius iurandum esse commune” (CICERO, 1913, p.384, **italico nosso**). O sentido, porém, é o mesmo.

remontam, pelo menos, ao século XVI. Em 1516, o Rei Henrique VIII estendeu a jurisdição da Coroa Inglesa buscando a punição de piratas e ladrões do mar e, um século depois, em 1615, em *King v. Marsh*, cortes britânicas determinaram “*pirata est hostis humani generis*” (BAHAR, 2007, p.11). Em 1696, o juiz Charles Hedges declarou perante o grande júri, no julgamento de Joseph Dawson, que o império e a soberania do rei da Inglaterra não se estendiam somente aos mares britânicos, mas que ele também possuía “uma indubitável jurisdição e poder, em conjunto com outros príncipes e Estados, para a punição de toda a pirataria e roubos no mar, nas partes mais remotas do mundo” (DICKINSON, 1925, p.338, **tradução nossa**).¹⁵ A mesma perspectiva passou a ser adotada nos Estados Unidos pelo menos desde 1820, com *United States v. Klintock* e *United States v. Smith*, e em outros casos posteriores, que continuaram afirmando a jurisdição universal – enfatizando, especificamente, a jurisdição dos Estados Unidos sobre os piratas – em *United States v. La Jeune Eugenie*, em 1822, e *United States v. The Brig Malek Adhel*, em 1844 (BAHAR, 2007).

Embora a caracterização dos piratas como *hostis humani generis* tivesse dois mil anos, a ideia levou quase todo esse tempo até que fosse definitivamente aceita no Direito Internacional. Em grande medida, até a Declaração de Paris, em 1856, a perspectiva legal ainda flutuava entre a consideração da pirataria como ato criminoso e bárbaro a visão dos corsários como complementos essenciais da força estatal e ferramenta de coerção política (BURGESS, 2006). Com efeito, ao mesmo tempo em que os corsários eram considerados fundamentais na guerra marítima, o fim do século XVII e o início do século XVIII marcaram um período conhecido como a “idade de ouro” da pirataria marítima, época que deu origem a famosas histórias de piratas como Barba Negra e Capitão Kidd (SEKULICH, 2009). No entanto, a Declaração de Paris pôs fim a essa distinção e abriu as portas para acordos posteriores. A pirataria foi abordada de modo específico por vários tratados e convenções. Entre as mais importantes estão a Convenção das Nações Unidas sobre o Alto-Mar, de 1958, e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982 (SEKULICH, 2009; RICHARD, 2010).

A convenção de 1958 foi uma das primeiras a abordar e definir a pirataria marítima. A definição então estabelecida foi posteriormente reafirmada na UNCLOS, que atualmente constitui o principal tratado global com relação ao domínio marítimo (BECKMAN; PAGE, 2014). Visto que a definição de pirataria marítima presente em ambas as convenções é a

¹⁵ Do original: “The king of England hath not only an empire and sovereignty over the British seas, but also an undoubted jurisdiction and power, in concurrency with other princes and states, for the punishment of all piracies and robberies at sea, in the most remote parts of the world” (DICKINSON, 1925, p.338).

mesma e quase todos os Estados são signatários de ao menos uma delas, esta alcançou a posição de definição internacionalmente aceita, passando a integrar o Direito Internacional (BEVILACQUA, 2013, p.39; HARRELSON, 2010, p.285). De acordo com o Artigo 101 da UNCLOS, a pirataria marítima é definida como:

(a) qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, cometido para fins privados pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou aeronave privados, e direcionados: (i) em alto mar, contra outro navio ou aeronave ou contra pessoas ou bens a bordo desse navio ou aeronave; (ii) contra um navio, aeronave, pessoas ou bens em local não submetido à jurisdição de qualquer Estado; (b) qualquer ato de participação voluntária na operação de um navio ou de uma aeronave com o conhecimento dos fatos que os tornem um navio ou aeronave piratas; (c) qualquer ato de incitar um intencionalmente facilitar um ato descrito nos subparágrafos (a) ou (b) (ONU, 1982, Art.101, **tradução nossa**).¹⁶

A jurisdição universal, por sua vez, é afirmada no Artigo 105 da UNCLOS: fora da jurisdição de qualquer Estado, cada Estado tem o direito de capturar um navio pirata, ou um navio tomado por piratas e por eles mantido, prender os piratas, apreender os bens a bordo e, posteriormente, decidir sobre as penalidades e sobre as ações a serem tomadas com relação aos navios ou bens apreendidos. Nos termos da UNCLOS, a pirataria marítima compreende os atos descritos no Artigo 101 e realizados depois de 12 milhas náuticas (22 quilômetros) da linha de base do Estado costeiro, extensão que delimita o mar territorial e, conseqüentemente, a jurisdição e a soberania desse Estado.

Embora possam ser exatamente os mesmos contidos na definição do Artigo 101, os atos realizados em mares territoriais estão submetidos à jurisdição estatal e, portanto, às legislações específicas do Estado em que ocorrem – legislações que são bastante distintas entre os países (LORCA, 2017). No entanto, os atos descritos no Artigo 101 cometidos em mares territoriais costumam ser denominados como “roubo armado contra navios”. Apesar de não ser uma definição legal, ela é adotada por organizações como o Conselho de Segurança da ONU e a IMO (BECKMAN; PAGE, 2014). Outras importantes organizações adotaram definições diferentes daquela da UNCLOS com o intuito de contornar as dificuldades decorrentes da não consideração dos atos cometidos em mares territoriais. Esse é o caso, por exemplo, do International Maritime Bureau (IMB), cuja definição de “pirataria e roubo armado”, vigente durante a década de 2000, removeu a linha que separava a pirataria nos

¹⁶ Do original: “(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)” (ONU, 1982, Art.101).

termos da UNCLOS e o “roubo armado contra navios”, passando a cobrir todos aqueles atos cometidos a despeito da localização e do cometimento “por fins privados” (HARRELSON, 2010). Em 2010, a organização passou a seguir a definição do Artigo 101 da UNCLOS e a definição de “roubo armado contra navios” estabelecida pela IMO, continuando a contemplar os ataques ocorridos dentro e fora de jurisdição estatal.

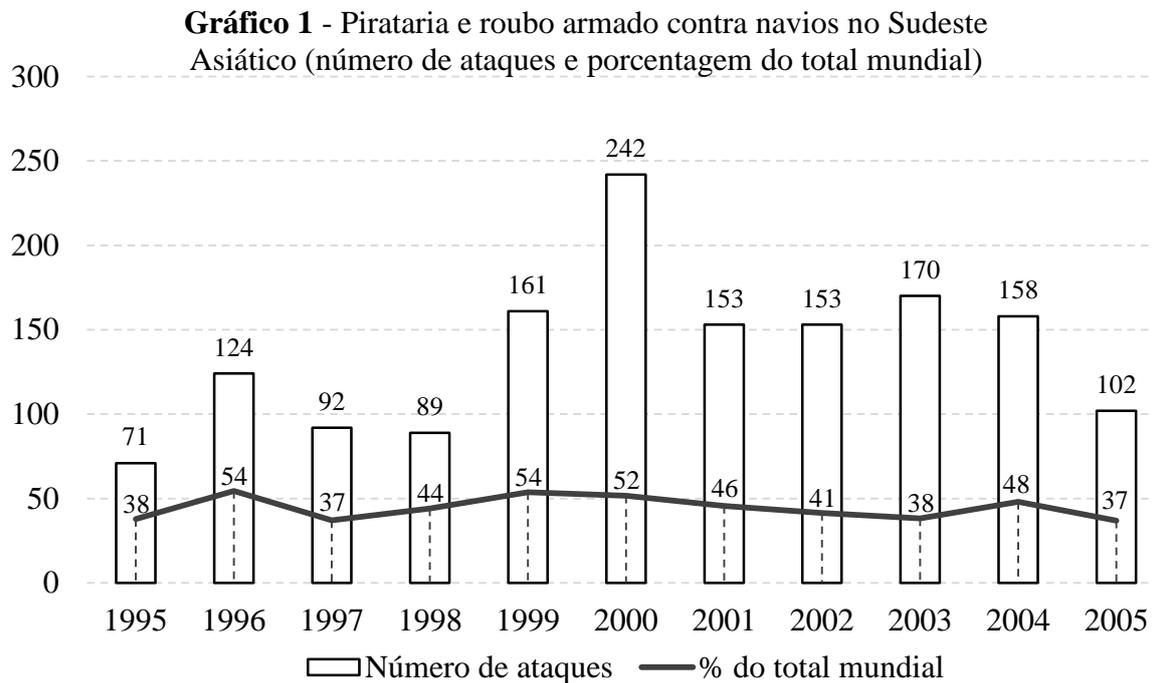
O IMB é responsável por uma das fontes de dados mais completas sobre a pirataria e o roubo armado contra navios em nossos dias (SEKULICH, 2009). Apesar de a definição do IMB não ter consequências legais, seus propósitos eram estatísticos, uma vez que grande parte dos ataques piratas do final do século XX e início do século XXI ocorreram em mares territoriais e, portanto, não seriam considerados como ataques piratas de acordo com a UNCLOS (BAHAR, 2006; HARRELSON, 2010). Embora sua “idade de ouro” tenha chegado ao fim, a pirataria marítima passou a cobrar renovada atenção internacional no pós-Guerra Fria. Tendo em vista a pirataria dos dias atuais, Sekulich (2009) enxerga naquela “idade de ouro” talvez uma “idade de bronze”. Os resultados do IMB mostram um cenário em que “a pirataria, além de viva e bem, está recrudescendo” (SEKULICH, 2009, p.23).

2.3 PIRATARIA E ROUBO ARMADO NO PÓS-GUERRA FRIA

O IMB é uma divisão especializada da Câmara Internacional de Comércio. A divisão foi criada em 1981, constituindo uma organização sem fins lucrativos com o objetivo de atuar como um ponto focal no combate ao crime marítimo. Uma das principais áreas de *expertise* do IMB é o combate à pirataria marítima. Em 1992, a organização criou o *Piracy Reporting Centre*, com base em Kuala Lumpur, na Malásia, que monitora ininterruptamente as vias marítimas de todo o mundo, reporta ataques piratas às forças policiais locais e emite avisos sobre *hotspots* de pirataria e roubo armado contra navios à indústria de transporte marítimo (IMB, 2017). O *Piracy Reporting Centre* foi um dos primeiros e mais abrangentes esforços para avaliar a ameaça da pirataria marítima a nível global, reunindo informações sobre a pirataria e construindo uma importante fonte de dados que, como Sekulich (2009) ressalta, demonstra que a pirataria está recrudescendo no pós-Guerra Fria.

O Sudeste Asiático foi uma das primeiras regiões de grande atividade pirata e roubo armado contra navios identificados pelo IMB. Com efeito, a tendência na região influenciou a criação do *Piracy Reporting Centre* e justificou os “fins estatísticos” da definição diferente da UNCLOS. A pirataria marítima, o roubo armado contra navios e outros crimes no domínio marítimo passaram a chamar atenção no Sudeste Asiático desde os anos 1970 (OSNIN, 2006)

e, ao longo dos anos 1980, a região foi se afirmando como um dos principais *hotspots* globais de pirataria e roubo armado contra navios (LISS, 2017). A tendência continuou com força durante os anos 1990 até meados dos anos 2000. Considerando os dados do IMB,¹⁷ de 1995 a 2005, os incidentes de pirataria marítima e roubo armado contra navios no Sudeste Asiático representaram mais de 50% dos casos relatados em todo o mundo em 1996, 1999 e 2000 (Gráfico 1). As águas da Indonésia foram responsáveis por 61% dos 1515 incidentes relatados nesse período no Sudeste Asiático, seguida pelo Estreito de Malaca, responsável por 13% (Tabela 1).



Fonte: O próprio autor, a partir de ICC-IMB (2005; 2009)

¹⁷ O número de ataques piratas e de roubos armados contra navios apresentados a partir deste ponto do trabalho se refere ao número de ataques tentados e consumados.

Tabela 1 - Pirataria e roubo armado contra navios no Sudeste Asiático (número de ataques por ano e localização)

Localização	Ano										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Camboja	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Estreito de Malaca	2	3	0	1	2	75	17	16	28	38	12
Estreito de Singapura	2	2	5	1	14	5	7	5	2	8	7
Filipinas	24	39	16	15	6	9	8	10	12	4	0
Indonésia	33	57	47	60	115	119	91	103	121	94	79
Malásia	5	5	4	10	18	21	19	14	5	9	3
Mianmar	0	1	2	0	1	5	3	0	0	1	0
Tailândia	4	16	17	2	5	8	8	5	2	4	1
Total	71	124	92	89	161	242	153	153	170	158	102

Fonte: O próprio autor, a partir de IMB (2005; 2009).

No ano 2000, a tendência passou a suscitar particular preocupação quando atingiu com força o Estreito de Malaca, uma das principais vias marítimas estratégicas para o transporte marítimo global (LISS, 2013). O Estreito se localiza entre Indonésia e Malásia, a leste e a oeste, e é limitado ao sul por Singapura, onde se torna o Estreito de Singapura. Boa parte de sua extensão está em águas territoriais de Indonésia e Malásia, embora os três países reivindicuem águas territoriais sobre parcelas do Estreito (OSNIN, 2006). Por sua posição geográfica, correntes marinhas e outros fatores, o Estreito constitui uma via de suma importância para o transporte marítimo, funcionando como um gargalo estratégico para o fluxo de navios mercantes ao conectar o Oceano Índico com o Mar da China Meridional e o Pacífico (LOBO-GUERRERO, 2012; LISS, 2007; 2016). Cerca de 60 mil navios mercantes transitam pelo Estreito a cada ano, responsáveis pelo transporte de mais de um terço do volume do comércio mundial e praticamente metade do petróleo comercializado globalmente, incluindo o petróleo do Oriente Médio que abastece países como China e Japão (LISS, 2007; SEKULICH, 2009; BELLAMY, 2011; PIZOR, 2012).

O Estreito favorece ataques piratas e roubos armados contra navios porque, em determinados pontos, os navios precisam desacelerar para manobrar com mais segurança (LISS, 2016). O Estreito possui aproximadamente 155 milhas (250 quilômetros) na extremidade norte e 40 milhas (65 quilômetros) na extremidade sul. No entanto, em alguns pontos, as vias de navegação possuem menos de uma milha de largura, forçando os navios a diminuir a velocidade (SEKULICH, 2009). No ano 2000, o número de incidentes relatados no Estreito

de Malaca causou particular preocupação, não apenas pela importância estratégica do Estreito, mas ainda pelo crescimento abrupto do número de ataques relatados. As águas da Indonésia continuaram sendo o principal *hotspot* global de pirataria e roubo armado contra navios, com 119 casos relatados no ano 2000 – tendência que a Indonésia apresentava desde 1994 (IMB, 2005). Porém, se no ano de 1999 foram apenas dois ataques relatados no Estreito de Malaca, no ano 2000 esse número subiu para 75, fazendo do Estreito o segundo *hotspot* global depois das águas da Indonésia (IMB, 2005; BECKMAN; PAGE, 2014; LISS, 2016).

Raymond (2009) identifica dois principais fatores que ajudam a explicar esse fenômeno. Em primeiro lugar, a crise financeira asiática de 1997 teve implicações significativas nos países do Sudeste Asiático. Acredita-se, por um lado, que a situação econômica tenha levado muitas pessoas que viviam nas áreas costeiras de países como Indonésia e Malásia a recorrerem à pirataria como meio de geração de renda; e, por outro lado, que a instabilidade política resultante da crise econômica, especialmente na Indonésia, tenha facilitado que as pessoas perseguissem meios ilegais de geração de renda, independente de qual seja. Com efeito, a pressão internacional realizada sobre os Estados costeiros devido à pirataria no Estreito de Malaca recaiu, em especial, sobre a Indonésia e a Malásia, uma vez que a origem da pirataria era identificada nesses dois países. Em segundo lugar, ataques piratas bastante notáveis ocorreram na região no final dos anos 1990, o que pode ter influenciado os armadores a reportar ataques menores, inclusive não consumados, impulsionando a coleta dos dados sobre a pirataria.

Representando 54% e 52% do total mundial de ataques piratas e roubos armados contra navios nos anos de 1999 e 2000, a tendência no Sudeste Asiático durante o decorrer da década foi de diminuição dessas proporções. Nos anos de 2008, 2009 e 2010, a pirataria e o roubo armado contra navios no Sudeste Asiático foi responsável por 18%, 11% e 16% do total global, respectivamente. Após o pico de 75 ataques no ano de 2000, apenas 17 ataques foram registrados no Estreito de Malaca em 2001. O próximo ano em que o Estreito viu números relativamente altos de pirataria e roubos armados contra navios foi o ano de 2004, com 38 ataques registrados, mas que logo caiu para 12, 11 e 7 ataques relatados nos três anos seguintes (IMB, 2005; 2009; 2013).

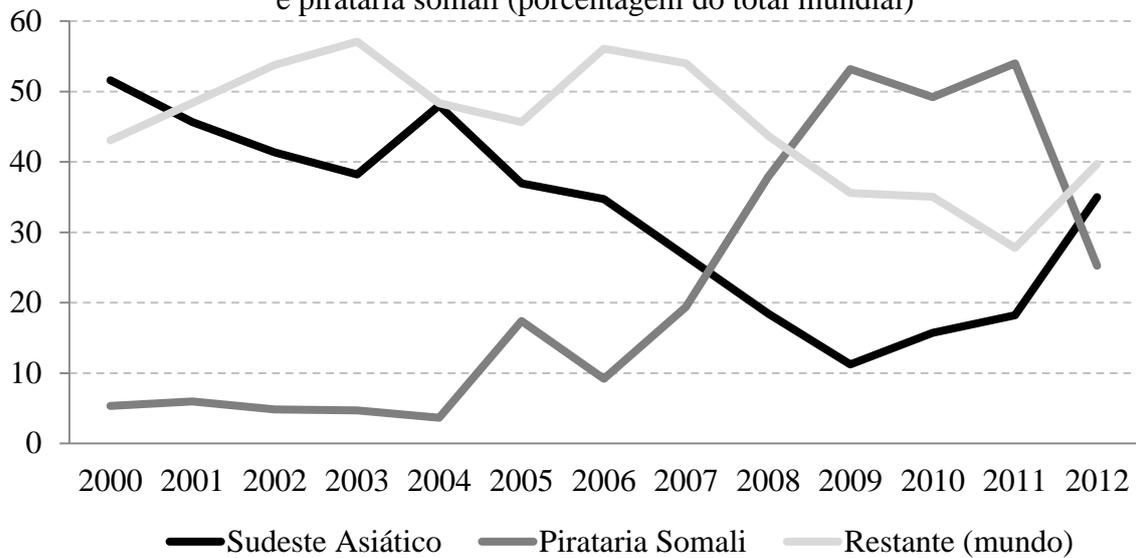
Nesse período, enquanto o número de ataques no Sudeste Asiático declinava, a Somália passava a chamar atenção internacional. A Somália tornou-se o principal *hotspot* global não apenas pelo número de casos de pirataria e roubo armado contra navios que ocorriam em mar territorial somali, mas também pela crescente expansão da área de atuação e consequente atribuição de casos ocorridos em outras águas do Chifre da África, mais ou

menos próximas da Somália, aos piratas somalis. Os relatórios do IMB demonstram essa tendência. O relatório de janeiro de 2008 ainda não atribuía determinados casos especificamente aos piratas somalis, mas o relatório do ano seguinte já especificava que, além dos casos localizados na Somália, piratas somalis também eram responsáveis pelos casos do Golfo de Áden e do Mar Vermelho. Por fim, além dos casos ocorridos na Somália, Golfo de Áden e Mar Vermelho, o relatório de 2010 também estendeu aos piratas somalis os casos ocorridos no Mar Arábico, Oceano Índico e Omã (IMB, 2008; 2009; 2010).

Os primeiros passos da pirataria somali foram dados ainda na década de 1990, principalmente após o colapso do regime de Siad Barre, em 1991, e do Estado somali como um todo (KISIANGANI, 2010). O primeiro governo somali reconhecido internacionalmente após o colapso do regime só foi estabelecido mais de uma década depois, no ano de 2004, denominado Governo Federal Transicional (TFG). Contudo, o TFG tinha capacidades muito mais restritas e limitadas geograficamente do que outras entidades políticas que passaram a controlar grandes porções do território somali, como a Puntlândia e, principalmente, a Somalilândia (HANSEN, 2008). Além disso, segundo Onuoha (2009), a ausência de um governo nacional levou à proliferação de senhores da guerra (*warlords*) e milícias que não apenas fragmentaram o território e a costa somali, mas que também passaram a se dedicar à pirataria ou ao fornecimento de informações, proteção e suporte à pirataria realizada por outros grupos criminosos.

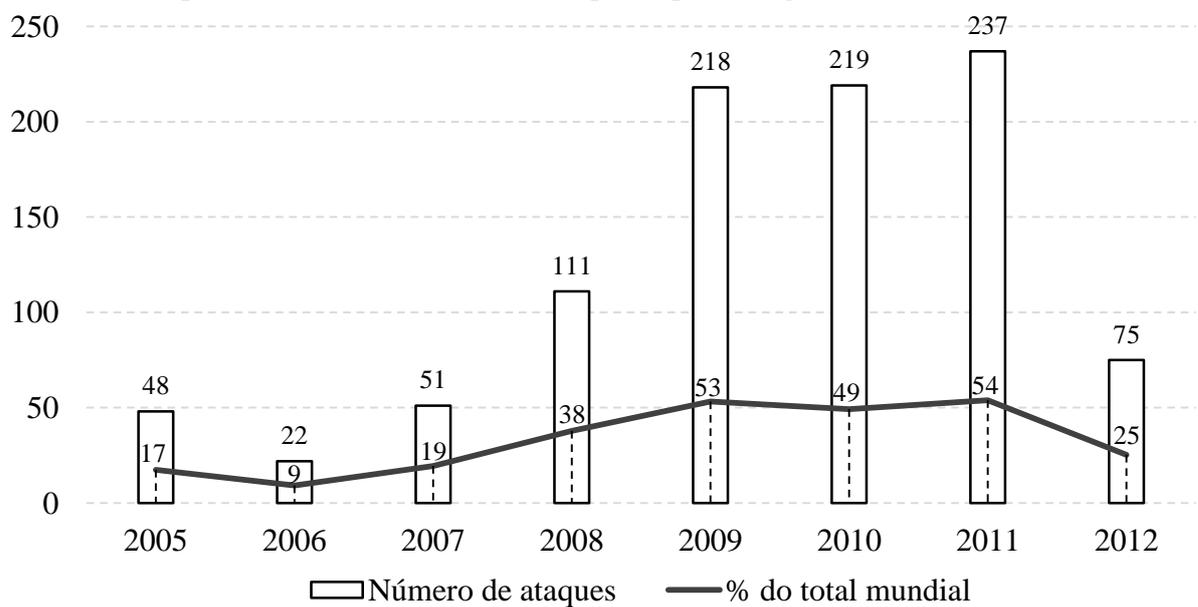
Porém, no ano 2000, quando o Sudeste Asiático representou 52% dos casos de pirataria e roubo armado contra navios em todo o globo, com o pico de 75 ataques no Estreito de Malaca, as águas que mais tarde seriam alvo dos piratas somalis não representaram mais que 5% do total mundial. De 1995 até 2004, a pirataria e o roubo armado contra navios nessas águas não haviam representado mais que 7% do total mundial em um ano (em 1995), com uma média de 4,6% para todo o período (IMB, 2005). Mas no decorrer da década os *hotspots* se inverteram (Gráfico 2). O ano de 2005 registra o primeiro aumento da pirataria e do roubo armado contra navios nas águas que mais tarde seriam alvo dos piratas somalis, com 48 ataques relatados, representando 17% do total mundial. A partir de 2008, o número de ataques cresce vertiginosamente (111 casos), passando a representar 38% do total mundial (Gráfico 3).

Gráfico 2 - Pirataria e roubo armado contra navios no Sudeste Asiático e pirataria somali (porcentagem do total mundial)



Fonte: O próprio autor, a partir de IMB (2005; 2009; 2013)

Gráfico 3 - Casos de pirataria e roubo armado contra navios atribuídos aos piratas somalis (número de ataques e porcentagem do total mundial)



Fonte: O próprio autor, a partir de IMB (2005; 2009; 2013)

Embora os casos de pirataria e roubo armado contra navios em diversas águas próximas ao Chifre da África fossem progressivamente atribuídos à pirataria somali – nas águas da Somália, Golfo de Áden, Mar Vermelho, Mar Arábico, Oceano Índico e Omã (IMB, 2010) – a grande maioria dos casos ocorreu nas águas da Somália e do Golfo de Áden (Tabela 2). De 2005 a 2012, essas duas localidades foram responsáveis por 88% dos 981 casos que

ocorreram nas águas consideradas alvo da pirataria somali - 53% na Somália e 35% no Golfo de Áden (IMB, 2009; 2013). Considerando somente os anos de 2009, 2010 e 2011, os três anos com mais casos relatados, 87% dos 674 casos ocorreram em águas da Somália (56%) e do Golfo de Áden (31%) (IMB, 2013). Quase todos os casos restantes ocorreram no Mar Vermelho, responsável por 9% dos casos de 2005 a 2012 e 12% dos casos do período crítico de 2009 a 2011 (IMB, 2005; 2009; 2013).

Tabela 2 – Casos de pirataria e roubo armado contra navios atribuídos aos piratas somalis (número de ataques por ano e localização)

Localização	Ano							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Somália	35	10	31	19	80	139	160	49
Golfo de Áden	10	10	13	92	117	53	37	13
Oceano Índico	1	0	0	0	1	0	0	0
Omã	0	0	3	0	4	0	1	0
Mar Vermelho	0	0	0	0	15	25	39	13
Mar Arábico	2	2	4	0	1	2	0	0
Total	48	22	51	111	218	219	237	75

Fonte: O próprio autor, a partir de IMB (2009; 2013).

Os alvos da pirataria somali incluíram navios de todos os tipos, tamanhos e nacionalidades, desde porta-contêineres, navios-tanque, navios pesqueiros, iates, até navios de ajuda humanitária do Programa Mundial de Alimentos da ONU (ONUOHA, 2009). Por volta do ano de 2005, o IMB recomendou que os navios navegassem a pelo menos 200 milhas náuticas (370 quilômetros) da costa somali, mas os incidentes se estenderam pelo dobro dessa distância (SEKULICH, 2009). Além das armas que os piratas vêm utilizando desde os anos 1990, como pistolas, rifles AK-47, metralhadoras leves e RPGs (FLORQUIN, 2012), a pirataria somali também tem se caracterizado pela utilização de dispositivos como telefones via satélite e sistemas de posicionamento global, além da utilização de “navios-mãe”, embarcações maiores a partir das quais os barcos menores e mais rápidos são despachados para a realização dos ataques. Dessa forma, houve uma significativa expansão da área de alcance dos ataques (ONUOHA, 2009; SEKULICH, 2009; KISIANGANI, 2010). A pirataria somali ampliou sua área de risco, espalhando-se por 8,3 milhões de km² de oceano (BROWN, 2012), alcançando inclusive a Zona Econômica Exclusiva das Seychelles (BROWN, 2012; LISS, 2016).

Diferentemente da pirataria e do roubo armado contra navios que ocorrem em outras partes do mundo, a pirataria somali não se caracteriza apenas por ataques rápidos e incisivos com o objetivo de capturar bens de valor a bordo dos navios. Uma das principais motivações da pirataria somali é a obtenção de grandes quantias de dinheiro mediante o sequestro de navios, cargas e tripulações em troca de pagamentos de resgate. Assim, após embarcar e tomar posse de um navio, assim como de sua carga e tripulação, iniciam-se longas negociações que podem levar meses ou anos (KISLANGANI, 2010; FLORQUIN, 2012; LISS, 2017). Um exemplo disso é o caso do navio mercante *Albedo*, sequestrado por piratas somalis no Oceano Índico, em novembro de 2010. O capitão do navio e outros tripulantes paquistaneses foram mantidos reféns por um ano e oito meses até que fosse feito o pagamento do resgate, enquanto outros membros da tripulação, bengaleses, srilankeses, indianos e iranianos, foram mantidos reféns por três anos e sete meses até fugirem (BEHN, 2012; FREEMAN; PFLANZ, 2014).

O Banco Mundial (2013) estima que, de abril de 2005 a dezembro de 2012, foram pagos entre 339 e 413 milhões de dólares para piratas somalis pela libertação de navios, cargas e tripulações. Estima-se que foram pagos entre 20 a 33 milhões no ano de 2008; entre 57 e 84 milhões no ano de 2009; entre 70 e 90 milhões no ano de 2010; e entre 151 e 156 milhões de dólares no ano de 2011. Outras estimativas mostram valores um pouco diferentes, embora também apresentem a mesma tendência de crescimento. As estimativas elencadas por Florquin (2012), por exemplo, colocam a soma dos pagamentos entre 75 e 76 milhões no ano de 2009; entre 80 e 112 milhões em 2010; e de aproximadamente 135 milhões de dólares no ano de 2011. O mesmo acontece com as estimativas da média do valor de cada resgate. Segundo o Banco Mundial (2013), os resgates giraram em torno de 1.44 milhões no ano de 2008; 2.20 milhões no ano de 2009; 3.67 milhões no ano de 2010; e 5.04 milhões de dólares no ano de 2011. Nas estimativas de Florquin (2012), esses valores situaram-se entre 1.79 e 1.90 milhões no ano de 2009; entre 3.19 e 4.85 milhões no ano de 2010; e entre 4.70 e 5 milhões de dólares no ano de 2011.¹⁸

¹⁸ Outras estimativas destoam de modo bastante significativo. Harrelson (2010) menciona um artigo publicado na *BBC News* (HUNTER, 2008), onde “um oficial” estimava que, somente no ano de 2008, cerca de 150 milhões de dólares haviam sido pagos em resgates para piratas somalis. O oficial era o Ministro do Exterior do Quênia, Moses Wetangula. Portanto, outros autores ressaltam que este valor foi o que o governo queniano, na pessoa do Ministro do Exterior, alegou que os piratas somalis arrecadaram naquele ano, enquanto as estimativas dos pagamentos realizados pelos armadores giravam em torno de 30 milhões de dólares (ONUOHA, 2009). Os dados do Banco Mundial (2013) são de fontes internas do Banco Mundial e da ONU. Os dados de Florquin (2012) derivam de correspondências com a ONU e de um relatório produzido pela Câmara dos Comuns do Reino Unido (UKHC, 2011).

As grandes quantias obtidas com os sequestros e os resgates não só sustentam a obtenção de armamentos e dispositivos tecnológicos, contribuindo para a frequência, extensão e sucesso dos ataques, como também influenciam a evolução de grupos criminosos cada vez mais organizados em comparação às diversas outras unidades menores e mais informais (ONUOHA, 2009; FLORQUIN, 2012). O dinheiro obtido com o pagamento de resgates é distribuído não somente entre os próprios piratas locais, mas também entre milícias e, sobretudo, entre os financiadores, os principais beneficiários, que reinvestem parte do dinheiro obtido na pirataria, em outras atividades criminosas e também em negócios legais (BANCO MUNDIAL, 2013). Diante desse cenário, são comuns diagnósticos de que os piratas somalis “passaram de um pequeno grupo a uma rede de gangues intimamente ligadas aos chefões que controlam boa parte da Somália” (SEKULICH, 2009, p.126) ou de que, conseqüentemente, “o reino de terror que afligiu a Somália em terra criou o ambiente para que a violência se estendesse ao mar, e o lucro da pirataria, por sua vez, sustenta a insurgência no país como um todo” (ONUOHA, 2009, p.37, **tradução nossa**).¹⁹

2.4 RESPOSTAS ESTATAIS E INTERGOVERNAMENTAIS

O combate de ameaças não tradicionais pelas forças militares, como Chapsos (2016) ressalta, destaca a complexidade das inseguranças marítimas no contexto da segurança internacional. O combate à pirataria marítima, particularmente, é uma responsabilidade confiada exclusivamente aos Estados desde a Convenção de 1958 e reafirmada na UNCLOS. Enquanto o Artigo 105 da UNCLOS afirma a jurisdição universal sobre os piratas – fora da jurisdição de qualquer Estado, cada Estado tem o direito de capturar um navio pirata, ou um navio tomado por piratas e por eles mantido, prender os piratas e apreender os bens a bordo – o Artigo 107 atribui esse direito somente aos navios de guerra e aeronaves militares, ou outras embarcações ou aeronaves claramente marcadas e identificáveis como unidades governamentais autorizadas (ONU, 1982).

Diversas respostas estatais foram direcionadas à pirataria marítima e ao roubo armado contra navios, primeiro no Sudeste Asiático e depois no Chifre da África. Desde o início da década de 1990, em maior ou menor medida, os países do Sudeste Asiático deram alguns passos no fortalecimento e na modernização de suas forças navais e no estabelecimento de

¹⁹ Do original: “The reign of terror which has plagued Somalia on land created the environment for the extension of violence to the sea, and the profit from piracy in turn again sustains the insurgency in the country as a whole” (ONUOHA, 2009, p.37).

novas agências especializadas para a proteção de suas águas territoriais (LISS, 2013). Com o crescimento abrupto dos casos de pirataria e roubo armado contra navios no Estreito de Malaca, uma significativa pressão internacional recaiu sobre os Estados costeiros, principalmente sobre Indonésia, Malásia e Singapura, cujas águas compõem a maior parte do Estreito (RAYMOND, 2009). Como Osnin (2006) comenta, considerava-se vital que o Estreito de Malaca fosse mantido aberto e seguro ao fluxo ininterrupto do comércio mundial.

Apesar da maior ou menor modernização das forças navais e das novas medidas de segurança marítima, os esforços nacionais esbarravam em diversas dificuldades, como os ainda insuficientes ativos militares ou civis para proteger as águas e costas na maioria dos países, com exceção de Singapura (LISS, 2013). Até então, a coordenação entre os Estados costeiros do Estreito de Malaca também encontrava diversas limitações. Apesar da pressão internacional, não havia consenso sobre a prioridade da pirataria em relação a outras questões domésticas mais urgentes, especialmente na Indonésia, ainda bastante debilitada pela crise financeira asiática de 1997. Além disso, Malásia e Indonésia interpretavam a pirataria e o roubo armado como um problema doméstico a ser resolvido internamente, repetidamente enfatizando a defesa da soberania de suas águas territoriais (RAYMOND, 2009). Reivindicações de jurisdição sobre ilhas ou áreas marítimas ainda complementavam o pano de fundo dos problemas relacionados à soberania que dificultavam a cooperação regional no combate a tais crimes (LISS, 2013).

Somente a partir de 2004 os três Estados costeiros deram passos mais firmes em direção à cooperação regional, ainda que de forma relutante ou limitada por recursos. Em julho daquele ano, Indonésia, Malásia e Singapura estabeleceram sua primeira medida multilateral, a *Trilateral Coordinated Patrol*, mais conhecida como MALSINDO, em um esquema de patrulhas coordenadas que envolvia as marinhas dos três países em suas respectivas águas territoriais. O segundo passo nessa coordenação foi dado em setembro de 2005, quando os três Estados costeiros, além da Tailândia, estabeleceram um plano de patrulhas aéreas conjuntas sobre o Estreito de Malaca, denominado *Eyes in the Sky*. O plano permitia que as aeronaves voassem até três milhas náuticas (aproximadamente cinco quilômetros) sobre as águas territoriais dos países participantes, dando um passo além da MALSINDO que limitava a atuação das embarcações às respectivas águas territoriais. Em abril de 2006, a MALSINDO e a *Eyes in the Sky* foram unidas na *Malacca Strait Patrols* (RAYMOND, 2009).

Com a ampliação da cooperação pelo plano *Eyes in the Sky*, pela primeira vez os Estados costeiros do Estreito de Malaca diminuía as tradicionais preocupações relacionadas

à soberania de suas águas territoriais e permitiam que forças estrangeiras cruzassem as fronteiras (RAYMOND, 2009). Com efeito, uma cooperação mais ampla havia sido sugerida anteriormente pelos Estados Unidos, Japão e China, além disso, Estados Unidos e Japão também haviam oferecido apoio às patrulhas no Estreito, todas propostas sem sucesso (LOBO-GUERRERO, 2012). No entanto, continuavam pairando dúvidas quanto à inclinação dos três Estados costeiros em combater efetivamente a pirataria e o roubo armado contra navios. A *Eyes in the Sky*, por exemplo, foi interpretada por alguns como mera tentativa de demonstrar a tomada de algum tipo de atitude, ainda que superficial e insuficiente, de modo que o aparente sucesso da medida “pode ser uma função mais de seu efeito dissuasivo do que sua aplicação prática real” (RAYMOND, 2009, p.38, **tradução nossa**).²⁰

A pirataria somali recebeu respostas bastante distintas. Considerando a fragilidade do Estado somali, as respostas não surgiram internamente. Com efeito, uma das respostas mais significativas à pirataria somali foi o estabelecimento de uma exceção à regra do Direito Internacional de que os Estados costeiros possuem jurisdição exclusiva em seus mares territoriais. No ano de 2008, a Resolução 1816 do Conselho de Segurança da ONU autorizou todos os Estados em cooperação com o então governo reconhecido da Somália – o TFG – a realizar perseguições e apreensões por pirataria ou roubo armado contra navios dentro do mar territorial da Somália (BECKMAN; PAGE, 2014; TUERK, 2015). Embora as medidas fossem temporárias, destinadas a um período de apenas seis meses, elas foram regularmente renovadas; a última renovação, bastante recente, ocorreu em novembro de 2017 (ONU, 2017). Portanto, a jurisdição universal foi ainda mais estendida no caso dos piratas somalis, uma vez que sua perseguição e apreensão, em vez de se limitar às águas localizadas fora de jurisdição estatal, estenderam-se também para as águas territoriais somalis. Nas palavras de Van Ginkel e Landman (2012, p.733, **tradução nossa**), a Resolução 1816 “determinou que mesmo a pirataria cometida em águas territoriais somalis era uma ameaça à paz e à segurança internacionais”.²¹

As resoluções adotadas pelo Conselho de Segurança da ONU formaram a base legal para muitas operações posteriores na proteção de navios e no combate à pirataria somali. Pouco tempo após a Resolução 1816, três grandes operações antipirataria marítima foram estabelecidas. Em dezembro de 2008, a União Europeia estabeleceu sua força naval, a

²⁰ Do original: “It would seem that *EiS*’s apparent success in helping to prevent any resurgence in attacks may be a function more of its deterrent effect than of its actual, practical application” (RAYMOND, 2009, p.38).

²¹ Do original: “By June 2008, the UNSC in Resolution 1816 (and later Resolution 1838) had determined that even piracy committed in Somali territorial waters was a threat to international peace and security” (VAN GINKEL; LANDMAN, 2012, p.733).

European Union Naval Force (EUNAVFOR), e sua primeira operação militar marítima, a Operação *Atalanta*. Em agosto de 2009, a OTAN estabeleceu a Operação *Ocean Shield*, sua principal atividade de combate à pirataria marítima, em substituição às operações temporárias *Allied Provider* e *Allied Protector*, realizadas de outubro a dezembro de 2008 e de março a agosto de 2009, respectivamente. Sob a liderança dos Estados Unidos, por sua vez, foram estabelecidas as *Combined Maritime Forces*, cuja principal força tarefa foi a *Combined Task Force 151*, estabelecida em janeiro de 2009. Além dessas três principais operações, as quais, inclusive, atuaram em colaboração, países como China, Índia, Japão, Rússia, Coreia do Sul e Irã enviaram, individualmente, navios em patrulhas antipirataria (BROWN, 2012; VAN GINKEL; LANDMAN, 2012; GHOSH, 2014; TUERK, 2015).

Exemplificando de forma ainda mais contundente os comentários de Chapsos (2016) sobre a complexidade das inseguranças marítimas ressaltadas pelo combate de ameaças não tradicionais pelas forças militares, diversos países também possibilitaram a contratação de suas próprias equipes militares para a provisão de segurança a bordo dos navios comerciais. A literatura identifica essas equipes militares como *Vessel Protection Detachments* (VPDs). Diferente da atuação das demais operações e forças-tarefa, a atuação dessas equipes estatais a bordo de navios mercantes assume um caráter defensivo, uma vez que somente navios de guerra são autorizados a perseguir e capturar piratas (TUERK, 2015). Apesar dessa diferença:

VPDs são singulares no paradigma da segurança marítima, na medida em que introduzem pessoal, equipamentos e atividades militares – incluindo hierarquias de comando e controle militares específicas – diretamente no setor marítimo comercial, a bordo de navios privados. Isso incute operações militares do Estado soberano em atividades comerciais (OBP, 2017, p.1, **tradução nossa**).²²

Apesar das inúmeras preocupações relacionadas aos aspectos previstos na UNCLOS, a utilização de VPDs tornou-se uma prática aceita ou mesmo encorajada (FARNELLI, 2015). A disponibilização de VPDs também é parte da EUNAVFOR, possibilitando a contribuição de Estados incapazes de fornecer navios de guerra à operação (HARLOW, 2011). VPDs, por exemplo, também protegeram navios de ajuda humanitária do Programa Mundial de Alimentos da ONU (BROWN, 2012; PETRIG, 2013; PRISTROM et al., 2016). As iniciativas governamentais mais proeminentes de disponibilização de VPDs são a italiana e a holandesa,

²² Do original: “VPDs are unique in the maritime security paradigm, as they introduce military personnel, equipment, and activities—including military-specific command and control hierarchies—directly into the commercial maritime sector, aboard private vessels. This infuses sovereign state military operations into commercial activities” (OBP, 2017, p.1).

embora muitos outros países tenham disponibilizado VPDs para os navios de sua própria bandeira ou como parte de operações e forças-tarefa (OBP, 2017).

Portanto, a resposta internacional à pirataria somali foi significativa. Segundo Brown (2012), em qualquer dado momento pelo menos três grandes operações contribuíam com até 40 navios de guerra e aeronaves de patrulha, envolvendo um alto grau de interação e coordenação entre marinhas que não costumavam trabalhar conjuntamente, além de navios de guerra enviados de modo independente. No entanto, um dos resultados dessa resposta naval foi a ampliação da área de atuação dos piratas somalis. Os esforços das marinhas foram comparados a um carro de polícia patrulhando uma área do tamanho da França. No caso dos VPDs, Van Hespén (2014) menciona que na Bélgica, por exemplo, a opção raramente foi utilizada. Van Ginkel, Van Der Putten e Molenaar (2013) também ressaltaram que a maioria dos navios mercantes de bandeira holandesa também não utilizam VPDs devido aos altos custos, à falta de flexibilidade e aos longos processos de aplicação. Segundo Petrig (2013), embora a própria indústria de transporte marítimo expresse sua preferência por VPDs, os recursos são muito limitados. Por esses e outros motivos, a pirataria somali não só promoveu o *boom* da prestação de serviços antipirataria por EMSPs, mas também trouxe reavaliações do posicionamento internacional contrário à proteção armada das embarcações civis, que serão exploradas no próximo capítulo.

3 EMPRESAS MILITARES E DE SEGURANÇA PRIVADA NA GOVERNANÇA DA SEGURANÇA MARÍTIMA

Embora a divisão de tarefas no domínio marítimo tenha atribuído a responsabilidade pela segurança e pelo recurso à violência exclusivamente aos Estados, incluindo o direito de perseguir e capturar piratas por meio da jurisdição universal, as principais convenções e a maioria dos países não chegaram a proibir a proteção armada das embarcações civis. Segundo Liss (2017), esse processo dependeu menos de proibições específicas e mais de processos diversos que diminuíram as ameaças e, principalmente, da promoção e da facilitação do transporte marítimo por meio de regulações e tratados. Em períodos específicos, como durante as duas guerras mundiais, navios mercantes norte-americanos transportaram armamentos para a proteção contra embarcações e aeronaves alemãs (BERUBE, 2007). A prática também era comum entre navios mercantes soviéticos antes do colapso da União Soviética (SEKULICH, 2009) e, até a última década, o mesmo se aplicava a navios mercantes transportando cargas particularmente preciosas ou vulneráveis (LISS, 2017).

Contudo, essas eram as exceções e não a regra. Com efeito, embora convenções e países não tenham proibido a proteção armada das embarcações, os posicionamentos de armadores, associações da indústria de transporte marítimo e agências especializadas de importantes organizações internacionais foram contrários à prática (BANIELA, 2010; AARSTAD, 2017; LISS, 2017). Inicialmente, esse posicionamento esteve voltado à possibilidade do armamento dos próprios marinheiros. Segundo Sekulich:

O armamento de marinheiros é um assunto controverso, e a maioria das opiniões tende a ser contra a ideia. Nenhum organismo marítimo defende a prática: a Organização Marítima Internacional, o International Maritime Bureau, proprietários de navios, sindicatos de marinheiros, ninguém acredita que deva haver armas a bordo de navios civis. O raciocínio é bem simples: armas aumentariam as chances de os marinheiros serem feridos ou mortos durante um ataque pirata. A maioria dos marinheiros não foi treinada para usar armas, portanto, entregar uma espingarda ou um rifle a um ajudante de convés poderia causar acidentes, principalmente nos espaços confinados dos navios. Além disso, os piratas podem ficar mais ansiosos para atirar se acharem que as vítimas estão armadas (SEKULICH, 2009, p.154).

Nas últimas décadas, o posicionamento contrário à proteção armada das embarcações civis e o mesmo temor de uma escalada da violência se voltaram à proteção armada fornecida por EMSPs. Diversas associações da indústria de transporte marítimo e agências especializadas de organizações internacionais explicitaram sua desaprovação e rejeição à prática (SPEARIN, 2010; COITO, 2013; KRASKA, 2013). Esses posicionamentos sinalizavam as primeiras reações à ampliação do protagonismo das EMSPs aos mares. Se os

próprios armadores até então compartilhavam o posicionamento contrário à proteção armada de seus navios, a pirataria e o roubo armado no Sudeste Asiático e no Chifre da África promoveram novos posicionamentos sobre a questão. Gradualmente, ainda que de forma significativamente fragmentada ou genérica, a literatura dedicada ao estudo desse crescente protagonismo de EMSPs na prestação de serviços antipirataria marítima seguiu identificando mudanças nos posicionamentos contrários à prática, inclusive entre as associações da indústria e agências especializadas de organizações internacionais que haviam se oposto anteriormente. O crescente protagonismo das EMSPs na prestação desses serviços, inclusive, trouxe novos termos para classificar as EMSPs, desde *Private Naval Companies* (BERUBE, 2007) até *Private Maritime Security Companies* (IMO, 2011).²³

As cinco seções deste capítulo apresentam uma revisão da literatura especializada com o objetivo de explorar esses novos posicionamentos a nível internacional. A primeira e a segunda seções exploram os novos posicionamentos da indústria de transporte marítimo, considerando os armadores, cujos novos posicionamentos refletem o crescimento da proteção armada fornecida por EMSPs, e algumas das principais associações da indústria, tais como a *International Chamber of Shipping* (ICS), *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) e *International Group of Protection and Indemnity Clubs* (IGP&I). A terceira seção explora os novos posicionamentos do mercado de seguros marítimos, por meio do maior mercado de seguros marítimos do globo, a *Lloyd's of London*. A quarta seção explora os novos posicionamentos da Organização Marítima Internacional, agência especializada da ONU; e a quinta seção explora novos posicionamentos de Estados de bandeira e costeiros.

3.1 A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ANTIPIRATARIA POR EMSPS

Enquanto *hotspot* de pirataria marítima e roubo armado contra navios durante os anos 1990 e meados dos anos 2000, o Sudeste Asiático foi uma das primeiras regiões onde EMSPs prestaram serviços de proteção armada a bordo de navios mercantes, ainda que a presença tenha sido bastante limitada ao Estreito de Malaca, onde as características e frequência dos ataques justificavam os custos da contratação (LISS, 2016). Segundo Osnin (2006, p.202), a confluência de circunstâncias situacionais, políticas e legais envolvendo preocupações de

²³ Alguns autores utilizam o termo *Private Maritime Security Companies* em virtude da adoção do termo pela IMO, cuja definição é a de “Private contractors employed to provide Security Personnel, both armed and unarmed, on board for protection against piracy” (IMO, 2011, p.1). Outros autores utilizam o termo *Private Military and Security Companies*, adotado neste trabalho, em razão da ampla gama de serviços prestados por essas empresas, que não se limitam aos serviços no domínio marítimo.

segurança no Estreito de Malaca forneciam um nicho que passava a ser explorado por EMSPs. Além da proteção armada a bordo dos navios, os principais serviços prestados incluíam escoltas armadas, principalmente em águas de Indonésia e Malásia, consultorias e avaliações de risco (LISS, 2014).

A proteção armada a bordo dos navios ou através de escoltas no Estreito de Malaca foi realizada de forma bastante discreta, sem tentativas de tornar públicos ou promover os serviços prestados pelas relativamente poucas EMSPs que atuavam na região. No entanto, em 2005, artigos descrevendo os serviços de escolta armada prestados por EMSPs em águas indonésias e malaias no Estreito de Malaca foram publicados em um jornal de Singapura, chamando atenção ao fenômeno. Malásia e Indonésia responderam de forma robusta e se opuseram aos serviços armados prestados em suas águas. Para ambos os governos, os aspectos mais problemáticos envolvidos na prestação desses serviços tinham relação com a violação da soberania e com a falta de controle governamental sobre EMSPs estrangeiras. Datuk Othman Talib, Diretor de Segurança Interna e Ordem Pública da Malásia, declarou que qualquer embarcação de EMSPs encontrada em águas malaias seria detida, seus tripulantes seriam presos como terroristas ou mercenários e acusados sob o *Internal Security Act* (LISS, 2014; 2017).

Algumas EMSPs defenderam seus serviços prestados no Estreito de Malaca. Stephen Weatherford, da EMSP baseada e licenciada em Singapura *Glenn Defense Marine*, sustentou que os serviços prestados representavam esforços legítimos para proteger navios vulneráveis e não eram diferentes dos serviços de proteção armada de um edifício em terra (MALAKUNAS, 2005). As divergências aumentavam com alegações destoantes de ambos os lados. Algumas EMSPs baseadas e licenciadas em Singapura, como a *Glenn Defense*, sustentavam que possuíam a autoridade necessária para desempenhar seus serviços no Estreito de Malaca, embora não em águas singapurianas,²⁴ e que seus serviços eram sancionados por autoridades malaias e indonésias. Porém, essas autoridades ou agências não concordavam com tais alegações. Apesar das discordâncias e da resistência das autoridades malaias e indonésias, os serviços continuaram a ser prestados. Em grande medida, a afirmação da defesa da soberania e a ameaça de prisões realizada por Datuk Othman Talib não se traduziam em

²⁴ Há diversas razões pelas quais EMSPs de Singapura não atuavam em águas singapurianas, como a menor demanda pelos serviços, já que as águas singapurianas representavam menos riscos e as forças navais eram comparativamente fortes àquelas dos países vizinhos do Estreito, protegendo águas nacionais não muito extensas, além de a legislação de Singapura geralmente impedir as operações de EMSPs em águas singapurianas e a legislação sobre o uso de armas de fogo ser estritamente definida e aplicada, tornando muito difícil a obtenção para EMSPs (LISS, 2014).

desafios reais a armadores contratantes e a EMSPs que prestavam serviços de proteção armada (OSNIN, 2006).

Apesar de alguns representantes terem defendido os serviços prestados por EMSPs no Estreito de Malaca, não houve esforços coordenados de EMSPs ou de armadores que contratavam os serviços para contrapor demandas ou argumentos perante as oposições de Indonésia e Malásia, que passaram a ser endossadas por importantes associações e agências regionais e internacionais como a *Federation of Asean Shipowners' Associations* e a IMO (MALAKUNAS, 2005; LISS, 2017). Dessa forma, a prestação de serviços de proteção armada pelas EMSPs no Estreito de Malaca seguiu a tendência de diminuição dos ataques piratas e do roubo armado contra navios no decorrer da década, reduzindo significativamente sua presença no Estreito (LISS, 2016).

O declínio do uso de EMSPs no Estreito de Malaca foi seguido por um *boom* no Chifre da África, especialmente no Golfo de Áden. Segundo Kraska (2013, p.221, **tradução nossa**), especialmente a partir de 2008 e de vários casos de sequestros atribuídos a piratas somalis, “houve uma inundação de EMSPs ofertando diversos serviços de proteção e segurança armada para navios transitando pela área”.²⁵ Kraska e Wilson (2009) sustentaram que a proteção armada a bordo de navios por EMSPs, embora não tenha sido uma ideia bem recebida, estava ganhando força no interior da indústria de transporte marítimo em meados de 2009. Outros autores situam essa “inundação” um pouco mais adiante. Dutton (2013), por exemplo, menciona que entre 200 e 300 EMSPs possuíam, pelo menos, 2.700 profissionais atuando na área de risco de pirataria somali em 2011, a grande maioria de empresas britânicas e norte-americanas criadas naquele mesmo ano. As estimativas do número de EMSPs e profissionais empregados também variam, com algumas menções a mil profissionais atuando contra a pirataria somali em 2011 (FLORQUIN, 2012) e outras à presença de 2.700 profissionais atuando em 140 EMSPs no ano de 2012 (MAHARD, 2014).

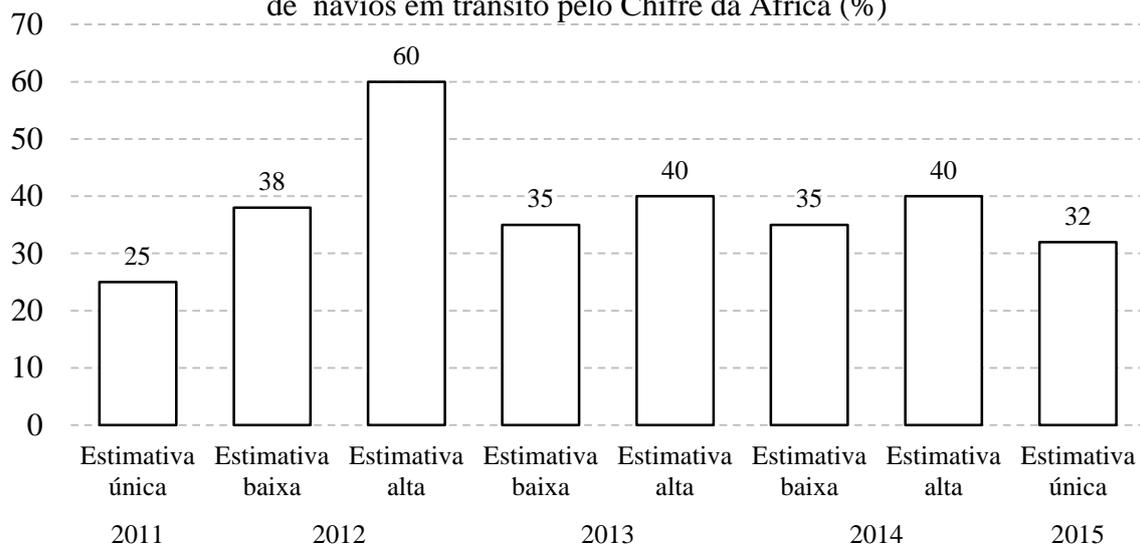
Nos primeiros meses de 2011, a BIMCO estimava que de 5% a 10% dos navios mercantes transitando pelas águas de alto risco ao longo do Chifre da África contavam com equipes de EMSPs a bordo (KRASKA, 2013). No decorrer do ano, estima-se que esse número saltou de, aproximadamente, 10% para 50% (DUTTON, 2013; VAN HESPEN, 2014; AARSTAD, 2017). Considerando o ano de 2011 como um todo, cerca de 25% dos 42 mil navios que transitaram pela região utilizaram equipes de EMSPs a bordo, ainda que a

²⁵ Do original: “Since several high-profile hijackings by Somali pirates in 2008, there has been a flood of PMSC offering various protection and armed security services for ships transiting the area” (KRASKA, 2013, p.221).

proporção tenha variado ao longo do tempo e atingido 50% ao final do ano (PRIDDY; CASEY-MASLEN, 2012; KHONDAKER; RAHMAN; KHAN, 2013).

Essa última estimativa – 25% anual, 50% particularmente no final do ano – foi levantada pelo programa *Oceans Beyond Piracy*, da *One Earth Future Foundation*. Os relatórios anuais do programa trazem estimativas sobre a quantidade de navios mercantes que tiveram equipes de EMSPs a bordo durante trânsitos nas águas de risco de pirataria somali próximas ao Chifre da África, bem como sobre os custos envolvidos na contratação desses serviços. Se a presença das EMSPs havia sido estimada em 25% dos navios que transitaram pela região no ano de 2011, as estimativas mais baixas até 2015 não seriam menores do que 32% (Gráfico 4).²⁶ O custo com a contratação dos serviços segue a mesma tendência de grande crescimento em 2012 e diminuição nos anos seguintes, embora ainda superiores ao custo de 2011, quando o gasto anual foi estimado em 531 milhões de dólares (Gráfico 5).

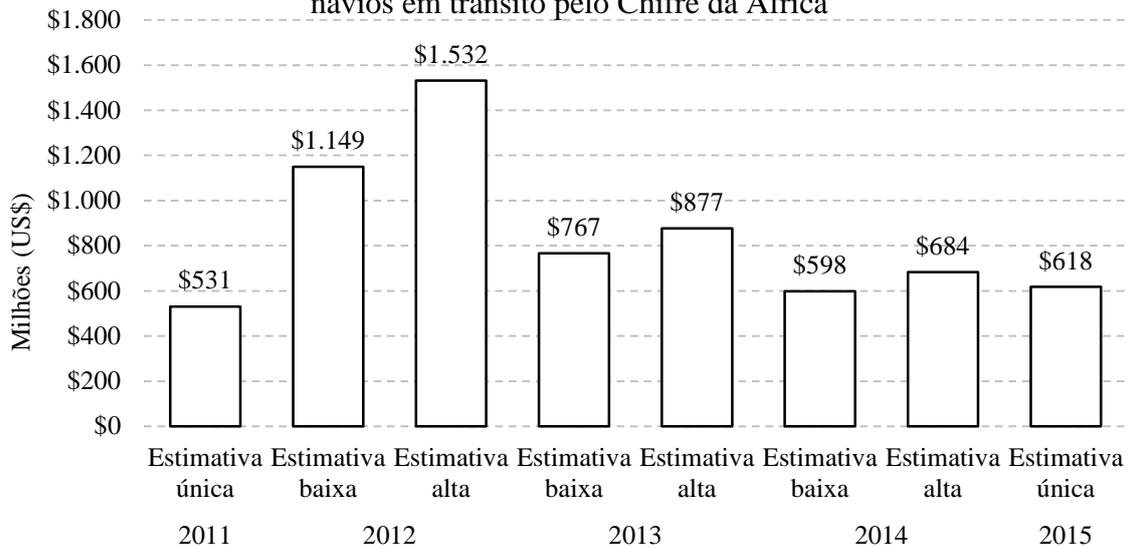
Gráfico 4 - Estimativas da presença de equipes de EMSPs a bordo de navios em trânsito pelo Chifre da África (%)



Fonte: O próprio autor, a partir de OBP (2012; 2013; 2014; 2015; 2016).

²⁶ Os relatórios anuais do programa *Oceans Beyond Piracy* permitem uma análise mais consistente da utilização de EMSPs ao longo dos anos, uma vez que as estimativas de diferentes fontes variam muito devido às diferentes metodologias e dificultam as comparações e a análise longitudinal. Mas é necessário enfatizar que outras fontes estimam porcentagens bem mais altas do que as do *Oceans Beyond Piracy*, utilizadas aqui somente por permitir a comparação entre os anos. No começo de 2012, por exemplo, outras fontes estimavam em até 70% dos navios transitando pela região com equipes de EMSPs a bordo (WILLIAMS; PRESSLY, 2013).

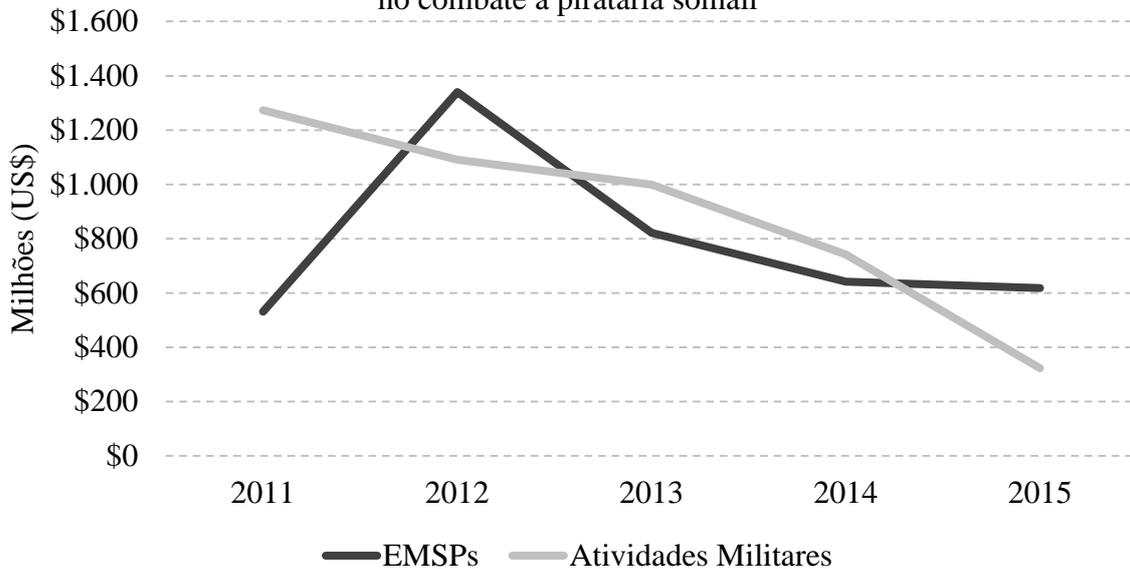
Gráfico 5 - Estimativas do custo com equipes de EMSPs a bordo dos navios em trânsito pelo Chifre da África



Fonte: O próprio autor, a partir de OBP (2012; 2013; 2014; 2015; 2016)

Apesar de seguir uma tendência bastante parecida, a diminuição dos custos com EMSPs não significa, necessariamente, que os navios deixaram de contratar os serviços. Alguns dos fatores que explicam a diferença nos custos, além da própria contratação ou não dos serviços, envolvem a contratação de equipes compostas de profissionais de diferentes nacionalidades e formadas por três profissionais, ao invés de quatro, aumento na concorrência, diminuição no custo médio por trânsito e assim por diante (OBP, 2014; OBP, 2015). De todo modo, é notável que o custo com EMSPs tenha se aproximado ou inclusive superado o custo anual com atividades militares de combate à pirataria somali, incluindo os orçamentos administrativos das três principais operações internacionais, os custos adicionais de operação de navios e aeronaves, os custos de navios destacados independentemente, utilização de drones e outros (Gráfico 6).

Gráfico 6 - Estimativas do custo com EMSPs e atividades militares no combate à pirataria somali



Fonte: O próprio autor, a partir de OBP (2012; 2013; 2014; 2015; 2016).

Um obstáculo à mensuração mais precisa do protagonismo de EMSPs é a inexistência de um registro central oficial sobre as equipes empregadas a bordo dos navios mercantes (DUTTON, 2013). No entanto, Aarstad (2017) sustenta que é muito mais difícil dizer quão disseminada a prática era antes do período entre 2010 e 2012, quando mudanças de posicionamento sobre a proteção armada de EMSPs começaram a acontecer. Outro fenômeno que sinaliza a disseminação da prática e o papel das EMSPs na governança da segurança marítima foi o estabelecimento da *Security Association for the Maritime Industry* (SAMI) em meados de 2011. Com o objetivo de classificar a reputação das EMSPs que proliferavam em virtude do crescimento da pirataria somali e auxiliar a seleção das empresas por armadores, seguradores e Estados, a associação desenvolveu normas de acreditação para as EMSPs, adotadas pela IMO ao final de 2012 (SAMI, 2014).

A maior utilização desses serviços pelos próprios armadores antecedeu a mudança de posicionamento que viria a ocorrer entre as mais importantes associações da indústria, muitas delas com *status* consultivo na IMO. Antes de 2011, segundo Aarstad (2017), a prestação de serviços de proteção armada por EMSPs era bastante dispersa e assistemática, além de não haver consenso sobre a aceitabilidade dessas medidas adotadas individualmente pelos armadores. Até 2011, as associações da indústria de transporte marítimo ainda se opunham à proteção armada fornecida por EMSPs. Enquanto as forças navais ficavam encarregadas da maior parte da proteção antipirataria, os navios eram encorajados a seguir medidas defensivas não letais estipuladas nas *Best Management Practices* (BMPs) da indústria, que incluem

desde manobras com o navio até dispositivos sonoros e canhões d'água (DUTTON, 2013). Tais medidas se destinam não apenas a dissuadir, mas também a impedir que os ataques se concretizem até a chegada das forças navais (SPEARIN, 2012).

3.2 ASSOCIAÇÕES DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

A *International Chamber of Shipping* (ICS) é a principal associação comercial internacional da indústria de transporte marítimo, representando armadores em todos os setores e negócios. A associação representa cerca de 80% da tonelagem da frota mercante mundial e associações nacionais de mais de 30 países na Ásia, na Europa e nas Américas (STRUWE, 2012; CUSUMANO; RUZZA, 2015; DUTTON, 2013; AARSTAD, 2017; ICS, 2017). Em 2008, um dos diretores da ICS, Peter Hinchliffe, explicou a oposição à proteção armada dos navios por EMSPs sustentando que a discussão não girava em torno apenas da proteção de navios individuais, mas sim de uma obrigação fundamental das nações em prover passagem segura para o comércio mundial. Desse ponto de vista, era totalmente insatisfatório que autoridades navais tentassem devolver tal responsabilidade para navios mercantes (SPEARIN, 2010b).

No entanto, se até então a associação havia desencorajado que seus membros utilizassem serviços de proteção armada a bordo dos navios, a ICS mudou seu posicionamento e reconheceu o uso de EMSPs como medida antipirataria em fevereiro de 2011 (STRUWE, 2012; VAN HESPEN, 2014). O presidente da ICS, Spyros M. Polemis, sustentou que os armadores deveriam contar com todas as opções possíveis disponíveis diante da ameaça da pirataria no Oceano Índico:

A ICS teve que reconhecer que a decisão de contratar guardas armados, sejam militares ou privados, é uma decisão a ser tomada pelo operador do navio após a devida consideração de todos os riscos e sujeita à aprovação do Estado de bandeira dos seguradores do navio. A visão consensual entre as associações da indústria do transporte marítimo permanece a de que, em circunstâncias normais, guardas armados privados não são recomendados e são uma clara segunda opção ao pessoal militar. Contudo, em vista da atual crise no Oceano Índico – com mais de 700 marinheiros mantidos reféns e, mais recentemente, um marinheiro sendo executado – os operadores de navios devem ser capazes de manter todas as opções possíveis disponíveis para deter os ataques e defender suas tripulações contra a pirataria. Muitas companhias de transporte marítimo concluíram que armar os navios é uma alternativa necessária para não ter que evitar completamente o Oceano Índico, o que teria um impacto imensamente prejudicial ao movimento do comércio mundial (DUTTON, 2013, p.129-130).²⁷

²⁷ ICS has had to acknowledge that the decision to engage armed guards, whether military or private, is a decision to be made by the ship operator after due consideration of all of the risks, and subject to the approval of the vessel's flag state and insurers. The consensus view amongst shipping industry associations remains that, in normal circumstances, private armed guards are not recommended, and are a clear second best to military

Segundo John Stawpert, gerente de meio ambiente e comércio da ICS, a decisão da organização não representava uma resposta a uma situação hipotética, mas a uma situação real, visto que os serviços prestados por EMSPs já estavam sendo utilizados pelos armadores (AARSTAD, 2017).

Outras associações da indústria logo adotariam a mesma posição, como a *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), a maior associação independente do transporte marítimo internacional, com mais de dois mil membros representando aproximadamente 65% da tonelagem da frota mercante mundial (FLORQUIN, 2012; BEVILACQUA, 2013). No ano de 2008, o chefe de segurança marítima da BIMCO, Giles Noakes, declarou que ainda que entendesse a “tentação” em utilizar equipes armadas de EMSPs a bordo dos navios, considerava que a prática gerava um grave risco de escalada da violência (SPEARIN, 2010). Até meados do ano de 2011, quando a ICS declarou sua mudança de posicionamento, o posicionamento da BIMCO continuava crítico quanto ao movimento que tomava forma no interior da indústria de transporte marítimo (FLORQUIN, 2012).

No entanto, durante o ano de 2011, a BIMCO também reconheceu que as EMSPs haviam ganhado protagonismo na proteção dos navios. Na visão da associação, a presença de equipes armadas de EMSPs a bordo dos navios era algo que os armadores, infelizmente, haviam se familiarizado “devido à contínua ameaça da pirataria ao transporte marítimo no Oceano Índico e outras áreas ao redor do mundo” (BIMCO, 2017, p.1, **tradução nossa**).²⁸ Diante dessa constatação, a BIMCO somou-se a outras associações e organizações no desenvolvimento de diretrizes para o uso de EMSPs e, em novembro de 2011, tomou a decisão de desenvolver um contrato padrão para o emprego de EMSPs a bordo dos navios. O contrato, intitulado GUARDCON, foi desenvolvido durante o ano de 2012 em paralelo com orientações sobre as regras para o uso da força (BEVILACQUA, 2013; DUTTON, 2013; NANDA; BELLISH, 2013; BIMCO, 2017).

Além de representantes da indústria de transporte marítimo e de empresas de advocacia, o subcomitê responsável pelo desenvolvimento do GUARDCON também foi composto por representantes de associações seguradoras do transporte marítimo. Entre estas

personnel. However, in view of the current crisis in the Indian Ocean — with over 700 seafarers held hostage and, most recently, a seafarer being executed — ship operators must be able to retain all possible options available to deter attacks and defend their crews against piracy. Many shipping companies have concluded that arming ships is a necessary alternative to avoiding the Indian Ocean completely, which would have a hugely damaging impact on the movement of world trade (DUTTON, 2013, p.129-130).

²⁸ Do original: “The employment of security guards on ships is something that shipowners, unfortunately, have recently become all too familiar with due to the continuing threat of piracy to shipping in the Indian Ocean and other areas around the world” (BIMCO, 2017, p.1).

últimas, Chris South da *West of England P&I Club* compôs o subcomitê (BIMCO 2017). O *West of England* integra o *International Group of Protection & Indemnity Clubs* (IGP&I), uma associação internacional que reúne treze importantes Clubes de Proteção e Indenização (P&I), nome dado às associações mútuas que, coletivamente, fornecem seguros marítimos aos seus membros. Os clubes que compõem o IGP&I – entre eles o *West of England* – fornecem proteção e indenização para aproximadamente 90% da tonelagem da frota oceânica mundial (IGP&I, 2017).

Segundo Mineau (2010), os Clubes P&I muitas vezes não tinham outras opções senão realizar pagamentos de resgate aos piratas em troca da libertação de navios, tripulação e cargas sequestradas. Apesar disso, o IGP&I também havia se posicionado contrariamente à proteção armada fornecida por EMSPs a bordo dos navios mercantes (SPEARIN, 2010). Em setembro de 2011, o IGP&I passou a reconhecer a mudança de posicionamento que havia ocorrido no interior da indústria de transporte marítimo:

a forte oposição anterior das associações da indústria ao uso de guardas armados se suavizou à luz dos crescentes níveis de atividade pirata em áreas distantes da proteção naval e diante de um contexto de crescente agressão contra tripulações. Houve uma mudança da oposição geral para maior neutralidade e, em casos de alto risco, apoio positivo para o emprego de pessoal armado (IGP&I, 2011, apud MUDRIC, 2011, p.242, **tradução nossa**).²⁹

Clubos P&I não apenas participaram da elaboração do GUARDCON, como a BIMCO declaradamente desenvolveu o GUARDCON para auxiliar justamente os armadores e seus Clubes P&I (BIMCO, 2017). Por um lado, o contrato desenvolvido pela indústria forneceu orientações para a contratação de EMSPs que, de um modo ou de outro, já havia ganhado força entre os armadores. Por outro lado, o contrato desenvolvido pela indústria deu aos armadores a garantia de que a utilização de serviços de proteção armada estaria contemplada e não prejudicaria a cobertura de seus seguros P&I (KRASKA, 2013).

Segundo Aarstad (2017), os novos posicionamentos da ICS, BIMCO e IGP&I, além de outras associações da indústria de transporte marítimo, como *International Association of Independent Tanker Owners*, *International Association of Dry Cargo Shipowners* e *Oil Companies International Maritime Forum*, tiveram importantes desdobramentos. Por um lado, essas associações elaboraram diversas diretrizes para a utilização de EMSPs a bordo dos navios e as submeteram à IMO a fim de que auxiliassem a elaboração de diretrizes pela

²⁹ Do original: “However, the previous strong opposition of industry associations to the use of armed guards has softened in the light of increasing levels of piracy activity in areas distant from naval protection and against a background of increasing aggression against crews. There has been a shift from general opposition to more neutrality, and in high risk cases, positive support for the deployment of armed personnel” (IGP&I, 2011, apud MUDRIC, 2011, p.242).

própria agência especializada. Por outro lado, os novos posicionamentos das associações da indústria e da própria IMO foram cristalizados em uma nova versão das BMPs no ano de 2011, a BMP4 (UKTMO et al., 2011), que dava um passo além das medidas defensivas contempladas nas antigas BMPs e reconhecia a contratação e a utilização de EMSPs como uma questão de decisão dos armadores individuais. Embora não encorajasse a prática – inclusive expressou a preferência pela contratação de VPDs (FARNELLI, 2015; TUERK, 2015) – a BMP4 rompia a oposição expressa no passado pela indústria de transporte marítimo à proteção armada a bordo dos navios mercantes por EMSPs (AARSTAD, 2017).

3.3 MERCADO DE SEGUROS MARÍTIMOS

Em grande medida, a mudança de posicionamento do IGP&I era o segundo passo dos seguros marítimos ao reconhecimento das EMSPs na proteção armada dos navios mercantes como medida antipirataria marítima. Além dos Clubes P&I, o mercado de seguros marítimos também foi representado no subcomitê de desenvolvimento do GUARDCON por Andrew Moulton, da *Ascot Underwriters* (BIMCO, 2017, p.2). A *Ascot* é um sindicato da *Lloyd's of London*, o principal mercado de seguros marítimos do globo, que havia dado um passo importante antes dos Clubes P&I, do IGP&I e da própria indústria de transporte marítimo.

Desde o final da Segunda Guerra Mundial, a *Lloyd* opera um comitê de guerra, conhecido hoje como *Joint War Committee* (JWC), composto de seguradores integrantes da associação de mercado *Lloyd* e da *International Underwriting Association*. O objetivo do comitê é avaliar os riscos de guerra que possam afetar os níveis normais de risco por meio dos quais os navios são segurados, produzindo regularmente uma lista de países e áreas que possam representar um nível elevado de risco para a circulação dos navios. No pós-Guerra Fria, os critérios que fundamentam a definição de um país estar em guerra mudaram significativamente. Casos de guerra civil, terrorismo e instabilidade política também passaram a receber atenção do JWC (LOBO-GUERRERO, 2012).

Em junho de 2005, o JWC incluiu o Estreito de Malaca na lista de áreas de risco de guerra, oficialmente denominada *Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils List*. No passado, a decisão de incluir um país ou área na lista era baseada em avaliações dos sinistros anteriores (LISS, 2007). No entanto, a decisão de incluir o Estreito de Malaca na lista foi diferente. O JWC baseou sua decisão em relatórios da EMSP *Aegis Defence Services* – a empresa criada por Tim Spicer, fundador da antiga *Sandline* – que considerava não apenas a pirataria marítima, mas também um suposto nexos entre a pirataria e o terrorismo. O relatório

da *Aegis* sustentava que, devido à intensificação do armamento e das técnicas usadas pelos piratas no Estreito de Malaca, eles eram praticamente indistinguíveis de terroristas (OSNIN, 2006).

Associações da indústria de transporte marítimo como a ICS, a *Hong Kong Shipowners Association*, a *Singapore Shipping Association*, além do diretor do IMB, dirigiram críticas severas à decisão do JWC, seja pela indistinção entre pirataria e terrorismo, seja pela decisão com base exclusivamente no relatório da *Aegis* (LISS, 2007). Além disso, muitas críticas tinham sua origem no fato de que existem consequências financeiras na inclusão de um país ou área na lista, com a tendência de elevação dos preços do seguro (LOBO-GUERRERO, 2012). Ainda que aumentar ou não o preço dos prêmios dos seguros continue sendo prerrogativa das seguradoras que compõem o mercado *Lloyd*, os navios que transitam pelas áreas classificadas na lista muitas vezes precisam arcar com prêmios elevados (OSNIN, 2006). Como efeito adicional, muitos armadores tomavam a decisão de mudar as rotas do transporte marítimo a fim de evitar os prêmios elevados, impactando diretamente as economias dos países costeiros do Estreito (TOWNSLEY; LECLERC; TATHAM, 2016).

A inclusão do Estreito de Malaca na lista do JWC foi considerada o estopim para que Indonésia, Malásia e Singapura dessem passos mais firmes em direção à colaboração nos esforços antipirataria. Logo após a inclusão do Estreito na lista do JWC, os três países reuniram-se para discutir melhores formas de lidar com a pirataria marítima (TOWNSLEY; LECLERC; TATHAM, 2016). Em agosto daquele ano, os Ministros do Exterior dos três países, em uma declaração conjunta, também solicitaram a revisão da classificação realizada pelo JWC e lamentaram que a decisão tivesse sido tomada sem consulta-los e sem considerar seus esforços para lidar com as ameaças à segurança no Estreito (OSNIN, 2006). Em setembro, o plano *Eyes in the Sky* foi lançado, dando passos politicamente significativos pela amenização de preocupações relacionadas à soberania das águas territoriais em prol de respostas mais efetivas à pirataria no Estreito de Malaca (RAYMOND, 2009). Por fim, em agosto de 2006, o JWC excluiu o Estreito de Malaca da lista. Na opinião do comitê, não era apenas evidente que a situação havia melhorado na região, mas que também os esforços avançados eram de longo prazo (LISS, 2007; LOBO-GUERRERO, 2012).

Pouco menos de dois anos depois, em maio de 2008, o JWC incluiu o Golfo de Áden na lista de áreas de risco de guerra. A Somália já vinha sendo incluída na lista do JWC desde 2005. No entanto, com o passar do tempo, países vizinhos e porções do Oceano Índico foram sendo agregadas. Em dezembro de 2010, a classificação passou a contemplar uma área quadrangular do Oceano Índico cobrindo quase a totalidade das rotas navegáveis ao Golfo de

Áden e a Cidade do Cabo, na África do Sul (LOBO-GUERRERO, 2012). Além do Golfo de Áden, a classificação passou a cobrir áreas do Oceano Índico, Mar Árábico, Golfo de Omã e sul do Mar Vermelho (SINGH; BEDI, 2016, p.447). De acordo com um relatório do JWC, a decisão de ampliar a área de risco em 2010 também foi baseada em uma avaliação de risco realizada pela *Aegis* (AARSTAD, 2017). Da mesma forma que havia ocorrido anteriormente, no caso do Estreito de Malaca, o aumento no preço dos prêmios para os navios que transitavam pelo Golfo de Áden foram expressivos. Em setembro de 2008, reportagens noticiavam que os prêmios para o envio de cargas através do Golfo de Áden haviam saltado de 900 para 9 mil dólares. A Câmara Internacional de Comércio também divulgou o fato de os prêmios terem aumentado dez vezes (COLLINS, 2012, p.121).

A decisão do JWC atingia em cheio o transporte marítimo na região, uma vez que os seguros do mercado *Lloyd* cobrem cerca de 70% do trânsito na área. No entanto, não poderiam ser esperadas respostas estatais semelhantes às que haviam surgido na ocasião da classificação do Estreito de Malaca na lista do JWC. Os Estados da costa oriental africana carecem de recursos, capacidades e organização para controlar a segurança das costas e dos mares territoriais. Assim, a *Lloyd* influenciou a conduta de armadores e capitães em direção à adoção das medidas defensivas da indústria, as BMPs. A implementação dessas medidas, por vezes, tornava-se condição de realização dos seguros sobre navios que transitam através da área de alto risco (LOBO-GUERRERO, 2012). Porém, a estratégia de influenciar medidas de proteção deu um importante passo além. Companhias de seguros passaram a oferecer descontos para navios com equipes de EMSPs a bordo durante os trânsitos na área de alto risco (BANIOLA, 2010; MAHARD, 2014).

Anteriormente, o JWC da *Lloyd* também havia se oposto à proteção armada dos navios mercantes por EMSPs (SPEARIN, 2010). No entanto, um dos primeiros arranjos entre companhias de seguros e EMSPs foi estabelecido em outubro de 2008, envolvendo a EMSP *Hart* e a *Swinglehurst Ltd.*, corretora ligada ao mercado *Lloyd* (MINEAU, 2010). O serviço, denominado *Protected Gulf of Aden Voyages*, oferecia cobertura completa da *Lloyd* para navios protegidos por equipes da *Hart* e garantia que os termos do seguro fossem bastante atraentes (MUDRIC, 2011). A partir de então, outros arranjos ou ofertas individuais de reduções dos prêmios foram estabelecidas. As estimativas encontradas na literatura sobre as quantias reduzidas dos preços variam bastante, indo de 35% (DUTTON, 2013), 40% (MINEAU, 2010) a 50% (MUDRIC, 2011; WILLIAMS; PRESSLY, 2013). Os relatórios do programa *Oceans Beyond Piracy* estimaram que aproximadamente 25% dos navios que transitaram na área de alto risco no ano de 2011 tiveram 30% de desconto nos prêmios dos

seguros pelo uso de equipes armadas de EMSPs, estimativas que subiram para 50% dos navios com 40% de desconto no ano de 2012 (OBP, 2012).

3.4 ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

Da segunda metade do século XIX em diante, diversos tratados foram adotados tendo em vista a segurança no domínio marítimo. Além do desenvolvimento de convenções e tratados internacionais, diversos países também passaram a propor o estabelecimento de um organismo internacional. Em 1889, por exemplo, uma conferência internacional em Washington discutiu uma proposta nesse sentido, mas o plano não seguiu em frente. Contudo, após o estabelecimento da Organização das Nações Unidas (ONU), em 1945, diversos organismos internacionais foram estabelecidos para lidar com uma variedade de assuntos específicos. Em 1948, uma conferência internacional em Genebra adotou uma convenção estabelecendo formalmente um organismo voltado à segurança no domínio marítimo. A convenção entrou em vigor dez anos depois e o novo organismo reuniu-se pela primeira vez em 1959. Em 1982, a anteriormente denominada *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* passou a ser chamada de Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization*), ou IMO (IMO, 2017; 2017b).

Enquanto agência especializada da ONU responsável pela segurança da navegação, a IMO desenvolve regulações e orientações para gerenciar e mitigar quaisquer ameaças com o potencial de comprometer a segurança marítima mediante seu seu Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee*), ou MSC. A pirataria marítima, particularmente, está na agenda da IMO desde o começo dos anos 1980. Consequentemente, as melhores medidas e estratégias para proteger a navegação da pirataria também têm espaço importante nessa agenda, inclusive a proteção armada a bordo dos navios. Com efeito, o posicionamento do MSC sobre a proteção armada a bordo dos navios mudou significativamente ao longo do tempo. De uma posição que desencorajava fortemente o transporte e o uso de armas de fogo para proteção pessoal ou dos navios, o MSC passou a reconhecer tacitamente que o emprego de equipes de EMSPs a bordo dos navios tornou-se uma prática aceita pela indústria de transporte marítimo e pelos Estados de bandeira em determinadas circunstâncias (IMO, 2017c).

A IMO se posiciona explicitamente sobre a proteção armada dos navios pelo menos desde 1993, quando o MSC desencorajava fortemente a prática (IMO, 2017c). As justificativas giravam em torno da possibilidade de uma escalada da violência e de as armas

acabarem sendo elas mesmas alvos atrativos para novos ataques. Em grande medida, a discussão ainda não contemplava a prestação de serviços por EMSPs, uma vez que parte da justificativa também era a de que o uso de armas de fogo exige treinamento e aptidões especiais:

O transporte de armas a bordo do navio pode encorajar os agressores a transportar armas de fogo, escalando uma situação já perigosa, e quaisquer armas de fogo a bordo podem elas mesmas tornar-se um alvo atrativo para um agressor. O uso de armas de fogo exige treinamento e aptidões especiais e o risco de acidentes com armas de fogo transportadas a bordo do navio é grande. Em algumas jurisdições, matar um nacional pode ter consequências imprevistas mesmo para uma pessoa que acredita ter agido em legítima defesa (IMO, 1993, §41, **tradução nossa**).³⁰

Os primeiros sinais de mudança nesse posicionamento foram dados em 2008, quando o MSC passou a emitir recomendações e diretrizes provisórias, regularmente atualizadas e ampliadas, sobre o uso de equipes de EMSPs a bordo dos navios (LISS, 2017). Esse movimento não foi unânime e sem desafios: em reuniões na sede da IMO em Londres, em 2008, diversas delegações e organizações posicionaram-se contra a presença de equipes de EMSPs a bordo de embarcações comerciais, temendo uma escalada da violência (KRASKA; WILSON, 2009). Em 2009, o MSC continuava impelindo os Estados de bandeira a desencorajar fortemente o transporte e o uso de armas de fogo por marinheiros, mas as recomendações e diretrizes passaram a reconhecer a prestação de serviços por EMSPs, ainda que o temor de uma possível escala da violência continuasse presente:

O uso de pessoal de segurança armada contratada privadamente a bordo dos navios pode levar a uma escalada da violência. O transporte desse pessoal e suas armas é sujeito à legislação e às políticas do Estado de bandeira e é uma questão para os Estados de bandeira determinarem em consulta com os armadores, companhias e operadores dos navios, se e sob quais condições isso será permitido. Estados de bandeira devem levar em conta a possível escalada da violência que pode resultar do transporte de pessoal armado a bordo dos navios mercantes ao decidir sua política (IMO, 2009, §7, **tradução nossa**).³¹

Essa posição foi reafirmada em 2011. Embora não apoie e nem condene o uso de equipes de EMSPs a bordo de navios mercantes, o MSC reconheceu que a utilização desses serviços constitui uma decisão individual sujeita às leis do Estado de bandeira do navio. Uma

³⁰ Do original: “Carriage of arms on board ship may encourage attackers to carry firearms thereby escalating an already dangerous situation, and any firearms on board may themselves become an attractive target for an attacker. The use of firearms requires special training and aptitudes and the risk of accidents with firearms carried on board ship is great. In some jurisdictions, killing a national may have unforeseen consequences even for a person who believes he has acted in self defence” (IMO, 1993, §41).

³¹ Do original: “The use of privately contracted armed security personnel on board ships may lead to an escalation of violence. The carriage of such personnel and their weapons is subject to flag State legislation and policies and is a matter for flag States to determine in consultation with shipowners, companies, and ship operators, if and under which conditions this will be allowed. Flag States should take into account the possible escalation of violence which could result from carriage of armed personnel on board merchant ships, when deciding on its policy” (IMO, 2009, §7).

vez que a prática vinha ganhando popularidade, a IMO dedicou-se a desenvolver recomendações e diretrizes, tendo em vista a complexidade envolvida nesses serviços, que invocam questões de responsabilidade, jurisdição, soberania, direitos de passagem inocente e assim por diante (IMO, 2017c). Nesse sentido, desde 2009, uma das principais preocupações das recomendações e diretrizes do MSC era a conformidade do transporte e da utilização de armas de fogo com as leis dos Estados de bandeira dos navios e com as leis dos Estados costeiros com jurisdição sobre as águas e portos no trajeto desses navios (IMO, 2009).

Em 2011, o MSC emitiu recomendações dirigidas especificamente aos Estados costeiros do Mar Árabe, Golfo de Áden, Oceano Índico e Mar Vermelho para o estabelecimento de políticas e de procedimentos que facilitassem o movimento de profissionais e armamentos de EMSPs (CHAPSOS; HOLTOM, 2015). No mesmo ano, algumas recomendações e diretrizes do MSC foram dirigidas a Estados de bandeira para a adoção de legislações nacionais sobre o uso de equipes de EMSPs a bordo dos navios, enquanto outras foram dirigidas a armadores e capitães, que já não traziam discussões sobre se esses serviços deveriam ou não ser adotados, mas sobre quais critérios deveriam ser utilizados a fim de garantir serviços de qualidade (MUDRIC, 2011).

No ano seguinte, em 2012, o MSC decidiu complementar as recomendações e diretrizes existentes com outras dirigidas especificamente às próprias EMSPs. O intuito era auxiliar o desenvolvimento de políticas a nível nacional e promover uma maior harmonização entre as políticas a nível internacional (PRIDDY; CASEY-MASLEN, 2012). As recomendações e diretrizes discorriam sobre a relação entre as EMSPs e os capitães dos navios, que deveriam manter e ter respeitado o seu controle sobre o navio, bem como sobre a necessidade de processos adequados de contratação dos profissionais, especialmente treinados para operar no contexto marítimo (DUTTON, 2013). Assim, em vez de tentar nadar contra a maré da demanda por tais serviços, a IMO incentivou um intenso processo de verificação, seleção e treinamento (ARNOLD, 2017).

Portanto, o ponto de vista da IMO mudou gradualmente de uma forte oposição a um desacordo moderado, reconhecendo o crescente protagonismo de EMSPs e a necessidade de estabelecer recomendações e diretrizes diante da complexidade envolvida na prática (MUDRIC, 2011). Essa mudança de posicionamento e as diversas recomendações e diretrizes emitidas pela agência não demonstram uma intenção de endossar ou de institucionalizar o uso de EMSPs, mas expressam, principalmente, o reconhecimento da necessidade de tais recomendações e diretrizes diante dessa prática que já se tornava comum entre muitos armadores (PRISTROM et al., 2016). Com efeito, o posicionamento assumido pela IMO

desde 2011, embora reconheça o crescente papel conquistado pelas EMSPs como medida antipirataria a bordo dos navios mercantes, enfatiza que essa medida não deveria ser considerada como uma alternativa para as medidas defensivas não letais contempladas nas BMPs (DUTTON, 2013).

3.5 ESTADOS DE BANDEIRA E ESTADOS COSTEIROS

Nos termos de De Nevers (2015), os navios são ilhas flutuantes com direitos soberanos. A ligação de um navio com um Estado garante sua proteção por esse Estado e seu direito à não interferência por marinhas de outros Estados. Qualquer Estado pode conferir aos navios o direito de navegar sob sua bandeira e todos os navios devem se ligar a um Estado para que não sejam considerados apátridas, vulneráveis a interferências e desprovidos de proteção. Portanto, por um lado, a jurisdição dos Estados de bandeira regula as atividades dos navios transitando pelo cenário anárquico constituído pelos mares, incluindo a possibilidade da proteção armada dos navios. Por outro lado, ao sair desse ambiente anárquico e cruzar as doze milhas náuticas que marcam o início da soberania dos Estados costeiros, essas atividades também são reguladas por tais jurisdições.

Como a proteção armada não era uma prática comum na indústria do transporte marítimo, a maioria dos Estados de bandeira geralmente não possuíam regulações específicas e poucos explicitamente proibiam o armamento de seus navios mercantes, tais como Grécia e Japão. Atualmente, os Estados de bandeira têm lidado com o crescente protagonismo das EMSPs na proteção armada dos navios de duas formas distintas. Por um lado, alguns países não recomendam e não proíbem a utilização de EMSPs a bordo dos navios, abrindo a possibilidade e deixando a decisão e a responsabilidade pela utilização desses serviços aos armadores e/ou capitães. Por outro lado, outros países estabelecem regulações específicas sobre a utilização de EMSPs a bordo dos navios sob sua bandeira. Grosso modo, boa parte dos países de registro aberto adotam posições do primeiro tipo, enquanto boa parte dos países com registros nacionais adotam posições do segundo (LISS, 2013; 2016).

Os registros abertos se distinguem dos registros nacionais por três principais características: os navios não precisam ser propriedade de cidadãos ou terem sido construídos no país; os impostos sobre os navios são bastante baixos; e as regulações são pouco estritas, permitindo maior margem de manobra ao modo como os armadores conduzem suas atividades. Por esses motivos, os registros abertos também são denominados bandeiras de conveniência (DE NEVERS, 2015). As três principais bandeiras de registro do mundo,

Panamá, Libéria e Ilhas Marshall, são bandeiras de conveniência. Juntas, possuem o registro de 42% da frota mercante global expressa em *Deadweight Tonnage* (DWT), medida utilizada para mensurar a capacidade de transporte de volumes do comércio internacional. As oito bandeiras de conveniência entre as 30 principais bandeiras de registro do mundo possuem o registro de 55% da frota mercante global em DWT (Tabela 3).

Tabela 3 – 30 principais bandeiras de registro da frota mercante mundial em janeiro de 2017 (porcentagem do total mundial)

Bandeira de Registro	DWT	Número de navios
Panamá*	18,5	8,8
Libéria*	11,8	3,6
Ilhas Marshall*	11,7	3,5
Hong Kong	9,3	2,8
Singapura	6,7	3,9
Malta*	5,3	2,4
Bahamas*	4,3	1,6
China	4,2	4,7
Grécia	4,0	1,5
Reino Unido	2,2	1,7
Japão	1,9	5,8
Chipre*	1,8	1,1
Noruega	1,2	1,7
Indonésia	1,1	9,6
Índia	0,9	1,8
Dinamarca	0,9	0,7
Itália	0,9	1,6
Coreia do Sul	0,8	2,1
Portugal	0,7	0,5
Estados Unidos	0,6	3,9
Bermudas*	0,6	0,2
Alemanha	0,6	0,7
Antígua e Barbuda*	0,5	1,1
Malásia	0,5	1,9
Rússia	0,4	2,8
Turquia	0,4	1,4
Bélgica	0,4	0,2
Vietnam	0,4	2,0
Holanda	0,4	1,4
França	0,4	0,6

Fonte: O próprio autor, a partir de UNCTAD (2017) e ITF Seafarers (2018).

* Bandeiras de conveniência.

Entre as principais bandeiras de conveniência, somente Chipre estabeleceu novas políticas sobre a proteção armada, fornecida por EMSPs, a bordo dos navios sob sua bandeira. Embora não tenham seguido o mesmo caminho, Panamá, Libéria, Ilhas Marshall, Malta, Bahamas, Bermudas e Antígua e Barbuda elaboraram e publicaram diretrizes nacionais oficiais sobre a questão (VAN HESPEN, 2014). Portanto, na maioria desses casos, os Estados de bandeira deixaram aberta a possibilidade da proteção armada dos navios sob sua bandeira e, conseqüentemente, atribuíram a decisão e a responsabilidade por essa prática para os armadores e capitães dos navios (LISS, 2013; 2016; AARSTAD, 2017).

No entanto, países como Libéria, Bahamas e Ilhas Marshall também tiveram um papel mais ativo perante a IMO. Nos primeiros meses de 2011, a Libéria propôs o estabelecimento de diretrizes sobre o uso de EMSPs tendo como referência sua própria experiência com a questão, enquanto Bahamas e Ilhas Marshall propuseram a criação de uma associação internacional da indústria de serviços de segurança marítima para que os Estados de bandeira direcionassem seus armadores em busca desses serviços (KRASKA, 2013). A SAMI foi estabelecida posteriormente e, inclusive, um representante da associação passou a atuar como consultor de segurança marítima das Ilhas Marshall nas reuniões relevantes sobre a questão na IMO (SAMI, 2014).

Apesar da grande importância das bandeiras de conveniência, a atenção acadêmica se voltou muito mais para as novas regulações estabelecidas pelos países de registro nacional. Em sua maioria, essas novas políticas deram autorização para a proteção armada por EMSPs a bordo dos navios, embora a natureza e o *timing* das autorizações tenham sido bastante diferentes em diversos aspectos (DUTTON, 2013; NANDA; BELLISH, 2013). Nesse sentido, diversos artigos se dedicaram a analisar os novos marcos regulatórios, inclusive em perspectiva comparada. O caso italiano, por exemplo, foi analisado por Bevilacqua (2013) e por Cusumano e Ruzza (2015), enquanto o caso espanhol foi analisado por Bürgin (2012) e Patrón (2012; 2014) e comparado com o caso alemão por Bürgin e Schneider (2015). O caso norueguês foi analisado por Aarstad (2017b) e comparado com Estados Unidos por Mahard (2014) e com Dinamarca e Suécia por Berndtsson e Østensen (2015). Os casos norte-americano e britânico foram comparados por De Nevers (2015b) e também com Dinamarca, Noruega e Singapura por Dutton (2013).

Os Estados Unidos e o Reino Unido foram os mais expressivos ao apoiar a utilização de EMSPs a bordo dos navios (AFFI et al., 2016). Uma autorização datada de 1819 permite a proteção armada de navios mercantes de bandeira norte-americana (DUTTON, 2013). Porém, diante das tendências atuais, pelo menos desde 2007 alguns militares sêniores dos Estados

Unidos passaram a defender a utilização de EMSPs como um dos componentes da resposta à pirataria marítima (COITO, 2013). Segundo Ghosh (2014), foi especialmente após o caso do *Maersk Alabama* e o sequestro do capitão Phillips, em abril de 2009, que o posicionamento dos Estados Unidos sobre a questão se intensificou. Naquele ano, diretivas da Guarda Costeira passaram a exigir que EMSPs complementassem a segurança dos navios quando respaldado por avaliações de risco, enquanto a Guarda Costeira e o Departamento de Segurança Interna, em conjunto, reafirmaram aquela autorização de quase dois séculos e esclareceram os procedimentos da legítima defesa por meio de exemplos específicos de pirataria marítima (PRIDDY; CASEY-MASLEN, 2012; DUTTON, 2013; KRAHMANN, 2013; MAHARD, 2014). No decorrer de 2011, a Guarda Costeira revisou as autorizações; o Departamento de Estado encorajou a utilização de EMSPs a bordo de navios transitando pelas águas de alto risco do Chifre da África; e Andrew Shapiro, do Escritório de Assuntos Políticos e Militares, sustentou que os Estados Unidos também encorajavam outros países a seguirem o exemplo (BEVILACQUA, 2013; DUTTON, 2013). Shapiro não foi o único a sustentar essa posição: a ex-secretária de Estado, Hillary Clinton, empreendeu esforços no mesmo sentido (MAHARD, 2014).

O Reino Unido, por sua vez, havia se posicionado contrariamente à proteção armada por EMSPs a bordo dos navios sob sua bandeira. Essa era a posição do país pelo menos até julho de 2011, quando o governo desencorajou a prática e depositou seu apoio nas patrulhas navais e nas BMPs da indústria de transporte marítimo (DUTTON, 2013). No entanto, em outubro daquele mesmo ano, o governo suspendeu a oposição ao emprego de EMSPs em navios mercantes sob sua bandeira e autorizou a prática em determinadas circunstâncias. O Primeiro-Ministro, David Cameron, justificou a mudança de posicionamento do governo britânico em razão dos sequestros somalis, um problema cujas proporções demandavam uma resposta mais vigorosa de todo o mundo (ANNING; SMITH, 2012; DUTTON, 2013; TOWNSLEY; LECLERC; TATHAM, 2016). Em dezembro, o processo de mudança de posicionamento continuava. A necessidade de diretrizes mais claras e detalhadas sobre o uso da força era tema de debates parlamentares; declarações ministeriais e diretrizes passavam a ser publicadas, revisadas e atualizadas, detalhando a nova política (PRIDDY; CASEY-MASLEN, 2012; DUTTON, 2013; DE NEVERS, 2015).

Países como Grécia e Japão, que antes proibiam o armamento dos navios sob sua bandeira, mudaram de posicionamento e permitiram a proteção armada por EMSPs. Junto com a Noruega, o Japão também foi um dos países que, a despeito das restrições ao armamento da segurança privada em terra, mudaram suas políticas para as operações no mar.

A Espanha, pelo contrário, estendeu às operações marítimas as regulações sobre a segurança privada em terra, embora a maioria dos Estados que introduziram novas legislações o fizeram de modo específico para o domínio marítimo (LISS, 2016; 2017). A Itália limitou a utilização de EMSPs aos casos em que VPDs não estivessem disponíveis para proteger os navios (NANDA; BELLISH, 2013; CUSUMANO; RUZZA, 2015; FARNELLI, 2015). A Holanda, por outro lado, foi um dos únicos países a rejeitar a proteção armada por EMSPs, optando exclusivamente pela disponibilização de VPDs (DUTTON, 2013; VAN GINKEL; VAN DER PUTTEN; MOLENAAR, 2013; VAN HESPEN, 2014). Portanto, no geral, muitos países estabeleceram novas legislações ou emitiram diretrizes nacionais sobre a utilização de EMSPs a bordo dos navios, principalmente partir de 2011 (BROWN, 2012; DUTTON, 2013). Segundo Liss (2017), os principais Estados de bandeira agora abordam a questão e um número cada vez maior passou a permitir a proteção armada por EMSPs a bordo dos navios sob sua bandeira.

Um dos principais desafios para a prestação desses serviços é a passagem através de águas territoriais e portos de Estados costeiros que restringem ou proíbem o transporte de armas e munições. Os navios de todos os Estados de bandeira possuem o direito de passagem inocente através dos mares territoriais de outros Estados, definida no Artigo 19 da UNCLOS como a passagem que não prejudica a paz, a boa ordem ou a segurança do Estado costeiro. O Artigo também lista algumas atividades que violam esse direito, como a ameaça ou o uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política dos Estados costeiros, além de quaisquer exercícios ou práticas com armas (ONU, 1982).

Segundo Osnin (2006), essas foram algumas das principais razões e justificativas pelas quais os Estados costeiros do Estreito de Malaca se basearam para se opor à proteção armada dos navios através de suas águas territoriais. Contudo, não há clareza sobre a possível violação da passagem inocente em razão da presença de equipes armadas a bordo de navios mercantes, contratadas com o propósito de proteção (PARSONS, 2010; PRIDDY; CASEY-MASLEN, 2012). Segundo Petrig (2013), tampouco há clareza sobre a competência dos Estados costeiros em regular ou mesmo proibir a proteção armada a bordo de navios comerciais de outras bandeiras que passem inocentemente por seus mares territoriais, ainda que alguns Estados costeiros próximos ao Chifre da África também tenham regulado a prática.

De acordo com Chapsos e Holtom (2015), apesar dos esforços da IMO em instigar os Estados costeiros próximos ao Chifre da África a estabelecer políticas e procedimentos que facilitem a prestação desses serviços, não existem regulações padronizadas ou acordadas

sobre a questão. Alguns Estados costeiros proíbem a entrada de armas em suas águas territoriais e portos, seja pela legislação nacional, como nos Emirados Árabes Unidos, seja por embargos de armas da ONU, como na Eritreia e na Somália. Outros permitem a entrada de armas, desde que anunciadas antecipadamente. Em alguns desses países, como na Arábia Saudita, as armas devem ser armazenadas e trancadas a bordo do navio durante a passagem através das águas territoriais e portos, enquanto em outros, como Quênia, Ilhas Maurício e Omã, as armas devem ser desembarcadas e armazenadas sob a supervisão das forças estatais nacionais e sob a cobrança de uma taxa. Com efeito, segundo Priddy e Casey-Maslen (2012) e Petrig (2013), alguns países passaram a cobrar taxas de licenciamento dos profissionais, armas e equipamentos para a utilização de seus portos, e alguns também estabeleceram arranjos de aluguel de armas estatais, como Djibouti e Sri Lanka, cujos portos são estrategicamente localizados nas principais rotas marítimas que cruzam a área de risco dos piratas somalis.

Diferentes estratégias têm sido utilizadas por EMSPs para contornar os problemas relacionados à passagem inocente e às diferentes regulações dos Estados costeiros próximos ao Chifre da África. Por um lado, enquanto algumas EMSPs simplesmente escondem as armas no navio, outras despejam as armas no mar antes de entrar em mares territoriais e posteriormente adquirem novas armas onde essa é uma tarefa relativamente fácil e barata. Uma estratégia cada vez mais documentada, porém, é a utilização de arsenais flutuantes (*floating armouries*) (PRIDDY; CASEY-MASLEN, 2012; PETRIG, 2013; AFFI et al., 2016). Arsenais flutuantes, que geralmente pertencem a empresas ligadas à indústria da segurança privada, são embarcações localizadas em alto mar e que prestam diversos serviços para EMSPs, tais como acomodação e alimentação para equipes; embarque e desembarque de equipes, armas e equipamentos; e armazenamento, manutenção e aluguel de armas. O principal desses serviços é o armazenamento de armas, munições e equipamentos (CHAPSOS; HOLTOM, 2015). Dessa forma, as equipes das EMSPs, ou somente suas armas, munições e equipamentos, podem embarcar nos navios mercantes quando estes passarem a navegar em águas internacionais e desembarcar quando estiverem prestes a navegar em águas territoriais (PETRIG, 2013).

Portanto, a despeito das limitações impostas por Estados costeiros com regulações mais proibitivas ou sob embargo de armas, como a própria Somália, os possíveis problemas à prestação de serviços de proteção armada por EMSPs são contornados por meio dos arsenais flutuantes, situados em águas internacionais e, portanto, sob jurisdição do Estado de bandeira. A maioria dos quase 40 arsenais flutuantes identificados por Chapsos e Holtom (2015),

operantes nas águas próximas ao Chifre da África durante o ano de 2014, navegava sob bandeiras de conveniência. Até então, o interesse dessas bandeiras em regular ou monitorar a operação dos arsenais havia sido limitado. Alguns Estados, como Djibouti, Mongólia e São Cristóvão e Nevis passaram a reconhecer as particularidades dos arsenais quando autorizam esses navios a transportar armamentos, distinguindo-os dos demais navios com proteção armada. Outros países, como Reino Unido e Alemanha, passaram a regular a exportação de suas armas para arsenais flutuantes e/ou a utilização de determinados arsenais flutuantes por suas EMSPs. No entanto, segundo os autores, a auto-regulação da indústria continua o mecanismo de controle predominante sobre os arsenais, ainda com suas limitações. As normas de acreditação elaboradas pela SAMI e adotadas pela IMO, por exemplo, não se aplicam aos arsenais flutuantes, um fenômeno ainda mais recente no protagonismo das EMSPs no domínio marítimo.

CONCLUSÃO

Uma parte menos conhecida da história do *Maersk Alabama*, após a repercussão internacional do sequestro do capitão Phillips, é a de que o navio mercante foi atacado por piratas somalis novamente apenas sete meses depois, mas a equipe armada de uma EMSP impediu o embarque dos piratas. O *Maersk Alabama* refletia a tendência de proteção armada de navios mercantes por EMSPs, que ganhava força no interior da indústria de transporte marítimo em meados de 2009 (KRASKA; WILSON, 2009). Até então, armadores, associações da indústria e agências especializadas de organizações internacionais se posicionavam contra a proteção armada das embarcações civis (BANIELA, 2010; SPEARIN, 2010; COITO, 2013; KRASKA, 2013; LISS, 2017). Esses posicionamentos refletiam uma divisão de tarefas no domínio marítimo estabelecida há pelo menos um século e meio, quando empresas e embarcações civis passaram a ser desarmadas e a ser responsáveis unicamente pelo transporte e pelo comércio marítimos, enquanto a responsabilidade pela segurança e pelo recurso à violência foi atribuída às marinhas e guardas costeiras (FLORQUIN, 2012; PETRIG, 2013; AARSTAD, 2017).

A prestação de serviços antipirataria é mais um capítulo da crescente literatura sobre as EMSPs nas Relações Internacionais (RI) e, especificamente, na subárea nos Estudos de Segurança Internacional (ESI). Com efeito, o protagonismo das EMSPs na governança da segurança é parte essencial das significativas transformações pelas quais o conceito de segurança tem passado no interior dos ESI no pós-Guerra Fria. Além dos atores não estatais envolvidos na provisão da segurança, como as EMSPs, novas ameaças à segurança também passaram a ser contempladas em uma agenda que, até então, estava centrada sobretudo no Estado (KRAHMANN, 2005; BUZAN; HANSEN; 2012). No domínio marítimo, pirataria e o roubo armado contra navios não só impulsionaram os debates sobre a segurança marítima para além dos interesses estatais ligados ao contexto naval de confronto entre as superpotências, mas também promoveram o protagonismo das EMSPs (GERMOND, 2015, CHAPSOS 2016). Um dos serviços antipirataria mais proeminentes e controversos prestados por EMSPs é justamente a proteção armada a bordo dos navios mercantes (LISS, 2013b; 2016).

Este trabalho revisou a literatura especializada com o objetivo de explorar os novos posicionamentos, a nível internacional, sobre a proteção armada de navios mercantes por EMSPs. Mais especificamente, o trabalho explorou as mudanças nos posicionamentos de algumas das principais associações da indústria de transporte marítimo, tais como a

International Chamber of Shipping (ICS), *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)* e *International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I)*; do maior mercado de seguros marítimos do globo, a *Lloyd's of London*; da Organização Marítima Internacional (IMO), agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU); e dos Estados de bandeira e costeiros, em relação à proteção armada de navios mercantes por EMSPs.

O crescimento da proteção armada por EMSPs a bordo dos navios mercantes e os novos posicionamentos sobre a questão ocorreram no final da década de 2000, motivados pela pirataria somali. As principais associações da indústria de transporte marítimo, tais como ICS, BIMCO e IGP&I, adotaram novos posicionamentos em 2011, reconhecendo a crescente utilização de EMSPs pelos armadores e respondendo ao contínuo crescimento da pirataria somali nos anos anteriores, a despeito das respostas estatais e intergovernamentais adotadas até então. Os novos posicionamentos dessas três associações e diversas outras que compõem a indústria de transporte marítimo global cristalizaram-se em diretrizes sobre a utilização de EMSPs e em uma nova versão das *Best Management Practices (BMPs)* da indústria, que rompeu com a anterior oposição à prática e reconheceu a decisão dos armadores pela contratação de EMSPs, adicionando a proteção armada às medidas defensivas não letais até então promovidas pela indústria (UKTMO et al., 2011; DUTTON, 2013; KRASKA, 2013; AARSTAD, 2017).

Em meados de 2008, o aumento da pirataria somali e a crescente utilização de EMSPs pelos armadores já haviam impulsionado a IMO a emitir diretrizes e recomendações provisórias sobre a questão, até então fortemente desencorajada pela agência. Porém, também a partir de 2011, o novo posicionamento da agência foi estabelecido de modo mais concreto, quando as diretrizes e recomendações sobre a proteção armada de navios por EMSPs deixaram de ser provisórias e buscaram abarcar a complexidade envolvida na questão, sendo direcionadas aos armadores, capitães, Estados de bandeira, Estados costeiros e às próprias EMSPs (MUDRIC, 2011; PRIDDY; CASEY-MASLEN, 2012; CHAPSOS; HOLTOM, 2015; IMO, 2017c; LISS, 2017). Também em meados de 2008, o principal mercado de seguros marítimos do globo, a *Lloyd's of London*, passou a oferecer descontos nos prêmios para os navios com proteção armada em trânsitos pelas águas do Chifre da África, que haviam sido incluídas na lista de áreas de risco pelo comitê de guerra do mercado *Lloyd* e experimentavam elevações de até dez vezes nos prêmios (BANIELA, 2010; MINEAU, 2010; LOBO-GUERRERO, 2012; DUTTON, 2013; WILLIAMS; PRESSLY, 2013; MAHARD, 2014).

Quanto aos Estados de bandeira, as respostas ao protagonismo das EMSPs têm sido bastante distintas entre os países de registro nacional e os de registro aberto. Os principais países de registro nacional têm estabelecido regulações específicas sobre a questão, enquanto os principais países de registro aberto têm emitido diretrizes nacionais oficiais. No geral, também a partir de 2011, os principais Estados de bandeira adotaram novos posicionamentos e um número cada vez maior passou a reconhecer a decisão dos armadores pela proteção armada dos navios por EMSPs (BROWN, 2012; DUTTON, 2013; NANDA; BELLISH, 2013; VAN HESPEN, 2014; LISS, 2017). Os Estados costeiros próximos ao Chifre da África também apresentam regulações bastante distintas. Em alguns, a entrada de armas é proibida pela legislação nacional ou por embargos de armas, como na própria Somália. Em outros, foram estabelecidos diferentes procedimentos para a passagem inocente. Apesar das regulações, a literatura tem identificado diferentes estratégias utilizadas pelas EMSPs para contornar os possíveis problemas relacionados à jurisdição dos Estados costeiros, especialmente a utilização de arsenais flutuantes (PRIDDY; CASEY-MASLEN, 2012; PETRIG, 2013; CHAPSOS; HOLTOM, 2015; AFFI et al., 2016).

Há diversas ressalvas quanto ao papel atribuído às EMSPs. O posicionamento da indústria de transporte marítimo cristalizado nas BMP4, por exemplo, não encoraja a proteção armada e, se for o caso, expressa sua preferência por VPDs (FARNELLI, 2015; TUERK, 2015; AARSTAD, 2017). As recomendações e diretrizes elaboradas pela IMO, por sua vez, não têm o intuito de incentivar ou institucionalizar a prática em detrimento das medidas defensivas não letais (DUTTON, 2013; PRISTROM et al., 2016). Portanto, a proteção armada por EMSPs foi reconhecida como medida excepcional em cenários excepcionais, limitada à área de risco da pirataria somali (SPEARIN, 2012; TONDINI, 2012). Apesar dessas limitações e preocupações relacionadas à prática, os principais atores relacionados ao domínio marítimo reconheceram, um a um, a proteção armada por EMSPs como uma opção legítima pelo menos na área de alto risco (FLORQUIN, 2012). Na visão de Aarstad (2017; 2017b), esse efeito dominó sinaliza um consenso global sobre o papel das EMSPs na proteção dos navios mercantes e na governança da segurança marítima. Até o momento, esse consenso dura quase uma década. De todo modo, o atual protagonismo das EMSPs na proteção armada dos navios e o reconhecimento da possibilidade do uso da violência contra os piratas representam uma reviravolta após o desarmamento das embarcações civis concretizada durante o século XX (KRAHMANN, 2013).

REFERÊNCIAS

AARSTAD, Åsne Kalland. Maritime security and transformations in global governance. **Crime, Law and Social Change**, v. 67, n. 3, p. 313-331, 2017.

_____. Who governs Norwegian maritime security? Public facilitation of private security in a fragmented security environment. **Cooperation and Conflict**, v. 52, n. 2, p. 261-279, 2017b.

AFFI, Ladan et al. Countering piracy through private security in the Horn of Africa: prospects and pitfalls. **Third World Quarterly**, v. 37, n. 5, p. 1-17, 2016.

ANNING, Stephen; SMITH, M. The accidental pirate: reassessing the legitimacy of counterpiracy operations. **Parameters**, v. 42, n. 2, p. 28-41, 2012.

ARNOLD, John. Call me Ishimaru: independent enforcement of international agreements. **Boston College Environmental Affairs Law Review**, v. 44, n. 2, p. 331-356, 2017.

AVANT, Deborah. **The market for force: the consequences of privatizing security**. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

BAHAR, Michael. Attaining optimal deterrence at sea: a legal and strategic theory for naval anti-piracy operations. **Vanderbilt Journal of Transnational Law**, v.40, n. 1, p. 1-85, 2007.

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO). **GUARDCON**: standard contract for the employment of security guards on vessels. BIMCO, 24 fev. 2017. Disponível em: <https://www.bimco.org/-/media/bimco/news-and-trends/news/press-releases/2017/guardcon-explanatory-notes-v14--2017-update.ashx> Acesso em 28/12/2017.

BANCO MUNDIAL. **Pirate trails**: tracking the illicit financial flows from piracy off the Horn of Africa. Washington, DC: World Bank, 2013. Disponível em: http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate_Trails_World_Bank_UNODC_Interpol_report.pdf Acesso em 14/07/2017.

BANIELA, Santiago Iglesias. Piracy at sea: Somalia an area of great concern. **The Journal of Navigation**, v.63, n.2, p. 191-206, 2010.

BECKMAN, Robert; PAGE, Monique. Piracy and armed robbery against ships. In: GILL, Martin (ed.). **The handbook of security**. 2. ed. Basingstoke: Palgrave Mcmillan, 2014. p. 234-255.

BEHN, Sharon. Pakistani ship captain describes time as Somali pirate hostage. **Voa News**, 7 ago. 2012. Disponível em: https://www.voanews.com/a/pakistani_ship_captain_describes_time_as_somali_pirate_hostage/1475503.html Acesso em: 24/12/2017.

BELLAMY, Chris. Maritime piracy: return of the world's second-oldest security problem. **The Rusi Journal**, v. 156, n. 6, p. 78-83, 2011.

BERNDTSSON, Joakim; ØSTENSEN, Ase Gilje. The Scandinavian approach to private maritime security – a regulatory façade? **Ocean Development & International Law**, vol. 46, n. 2, p. 138-152, 2015.

BERUBE, Claude. Blackwaters for the blue waters: the promise of private naval companies. **Orbis**, v. 51, n. 4, p. 601-615, 2007.

BEVILACQUA, Giorgia. Counter piracy armed services, the Italian system and the search for clarity on the use of force at sea. **The Italian Yearbook of International Law Online**, v. 22, n. 1, p. 39-57, 2013.

BEVIR, Mark. **Governance: a very short introduction**. Oxford: Oxford University Press, 2012.

BOOT, Max. Then and now: how piracy was defeated in the past can be again. **Foreign Affairs**, v. 88, n. 4, p. 94-107, 2009.

BROWN, James. Pirates and privateers: managing the Indian Ocean's private security boom. Sydney: **Lowy Institute for International Policy Analysis**, 2012.

BUEGER, Christian. What is maritime security? **Marine Policy**, v. 53, p. 159-164, 2015.

BURGESS, Douglas. Hostis humani generi: piracy, terrorism and a new international law. **University of Miami International and Comparative Law Review**, v. 13, n. 2, p. 293-341, 2006.

BÜRGIN, Annina. Spanish maritime security governance in the Indian Ocean region. **Journal of the Indian Ocean Region**, v. 8, n. 2, p. 127-141, 2012.

_____; SCHNEIDER, Patricia. Regulation of private maritime security companies in Germany and Spain: a comparative study. **Ocean Development & International Law**, v. 46, n. 2, p.123-137, 2015.

BUZAN, Barry; HANSEN, Lene. **A evolução dos estudos de segurança internacional**. São Paulo: Ed. Unesp, 2012.

CAPTAIN Phillips. Direção: Paul Greengrass. Produção: Scott Rudin; Dana Brunetti; Michael De Luca. New York: Columbia Pictures, 2013.

CHAPSOS, Ioannis; HOLTOM, Paul. Stockpiles at sea: floating armouries in the Indian Ocean. In: SMALL ARMS SURVEY. **Small arms survey 2015: weapons and the world**. Cambridge: Cambridge University Press, 2015. p. 217-241.

_____. Is maritime security a traditional security challenge? In: MASYS, Anthony J. (ed.). **Exploring the security landscape: non-traditional security challenges**. Switzerland: Springer, 2016. p. 59-78.

CICERO. **De officiis**. With an English Translation by Walter Miller. London/New York: William Heinemann Ltd./The Macmillan Co., 1913.

CLAUSEWITZ, Carl von. **Da guerra**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1979.

COITO, Joel Christopher. Pirates vs. private security: commercial shipping, the Montreux Document, and the battle for the Gulf of Aden. **California Law Review**, v. 101, n. 1, p.173-226, 2013.

COLLINS, Victoria. Dangerous seas: moral panic and the Somali pirate. **Australian & New Zealand Journal of Criminology**, v. 45, n. 1, p. 106-132, 2012.

CUSUMANO, Eugenio; RUZZA, Stefano. Contractors as a second best option: the Italian hybrid approach to maritime security. **Ocean Development & International Law**, v. 46, n. 2, p. 111-122, 2015.

_____; _____. United States antipiracy policies: between military missions and private sector responsabilization. In: CLEMENTI, Marco; DIAN, Matteo; PISCIOTTA, Barbara (Ed.). **US foreign policy in a challenging world: building order on shifting foundations**. Cham: Springer, 2018. p. 63-81.

DE NEVERS, Renée. Sovereignty at sea: states and security in the maritime domain. **Security Studies**, v. 24, n. 4, p. 597-630, 2015.

_____. State interests and the problem of piracy: comparing U.S. and UK approaches to maritime PMSCs. **Ocean Development & International Law**, v. 46, n. 2, p. 597-630, 2015b.

DICKINSON, Edwin D. Is the crime of piracy obsolete? **Harvard Law Review**, v. 38, n. 3, p. 334-360, 1925.

DUTTON, Yvonne M. Gunslingers on the high seas: a call for regulation. **Duke Journal of Comparative & International Law**, v. 24, n. 1, p. 107-160, 2013.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: formação do Estado e civilização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. v. 2

ERIKSEN, Thomas Hylland. **Globalization: the key concepts**. 1 .ed. Oxford: Berg, 2007.

FARNELLI, Gian Maria. Vessel protection detachments and maritime security: an evaluation of four years of Italian practice. **Maritime Safety and Security Law Journal**, v. 1, 2015.

FITZSIMMONS, Scott. Privatizing the struggle against Somali piracy. **Small Wars & insurgencies**, v. 24, n. 1, p. 84-102, 2013.

FLORQUIN, Nicolas. Escalation at sea: Somali piracy and private security companies. In: SMALL ARMS SURVEY. **Small arms survey 2012: moving targets**. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. p. 191-217.

FREEMAN, Colin; PFLANZ, Mike. Somali pirates release crew after nearly four years in captivity. **The Telegraph**, 7 jun. 2014. Disponível em: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/10883414/Somali-pirates-release-crew-after-nearly-four-years-in-captivity.html> Acesso em: 24/12/2017.

GERMOND, Basil. The geopolitical dimension of maritime security. **Marine Policy**, v. 54, p.137-142, 2015.

GHOSH, Probal Kumar. Strategies for countering Somalian piracy: responding to the evolving threat. **India Quarterly**, v. 70, n. 1, p. 15-31, 2014.

HÄNGGI, Heiner. Approaching peacebuilding from a security governance perspective. In: BRYDEN, Alan; HÄNGGI, Heiner (ed.). **Security governance in post-conflict peacebuilding**. Viena: Lit Verlag Münster, 2005. p. 3-19.

HANSEN, Stig Jarle. Private security & local politics in Somalia. **Review of African Political Economy**, v. 35, n. 118, p. 585-598, 2008.

HARLOW, James W. Soldiers at sea: the legal and policy implications of using military security teams to combat piracy. **Southern California Interdisciplinary Law Journal**, v. 21, n. 3, p. 561-602, 2012.

HARRELSON, Jill. Blackbeard meets Blackwater: an analysis of international conventions that address piracy and the use of private security companies to protect the shipping industry. **American University International Law Review**, v. 25, n. 2, p. 283-312, 2010.

HOBBS, Thomas. **Leviatã ou matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil**. 3. ed. São Paulo: Abril Cultural. 1983.

HOMERO. **Odisseia**. São Paulo: Cosac Naify, 2014.

HUNTER, Robyn. How do you pay a pirate's ransom? **BBC News**, 3. dez. 2008. Disponível em: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7752813.stm> Acesso em 24/12/2017.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). **About ICS**. 2017. Disponível em: <http://www.ics-shipping.org/about-ics/about-ics> Acesso em 27/12/2017.

INTERNATIONAL GROUP OF PROTECTION & INDEMNITY CLUBS (IGP&I). **About the group**. 2017. Disponível em: <https://www.igpandi.org/about> Acesso em 28/12/2017.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB). **International Maritime Bureau**. 2017. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/icc/imb> Acesso em 27/01/2018.

_____. **Piracy and armed robbery against ships: annual report 1 january - 31 december 2004**. London: ICC-IMB, 2005. Disponível em: https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC_InternationalMaritimeBoard_Annual_Piracy_Report2004.pdf Acesso em: 04/12/2017.

_____. **Piracy and armed robbery against ships: annual report 1 january - 31 december 2007**. London: ICC-IMB, 2008. Disponível em: http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2007.pdf Acesso em: 04/12/2017.

_____. **Piracy and armed robbery against ships: annual report 1 january - 31 december 2008**. London: ICC-IMB, 2009. Disponível em: http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf Acesso em: 04/12/2017.

_____. **Piracy and armed robbery against ships: anual report 1 january – 31 december 2009.** London: ICC International Maritime Bureau, 2010. Disponível em: http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2009.pdf Acesso em: 26/12/2017.

_____. **Piracy and armed robbery against ships: annual report 1 january - 31 december 2012.** London: ICC-IMB, 2013. Disponível em: <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKewjz6vT3-J7YAhVTPJAKHcYnC1sQFggNMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.kvnr.nl%2Fstream%2F2012-annual-imb-piracy-report&usg=AOvVaw1B0YJjQP3Ahn7n6mKh95tA> Acesso em: 04/12/2017.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). **Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships.** MSC/Circ.623, 1993. Disponível em: [http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/0/96C301662E82B1C0C225751D002EE6B9/\\$file/1-5%20\(%2023-09-1993\).pdf](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/0/96C301662E82B1C0C225751D002EE6B9/$file/1-5%20(%2023-09-1993).pdf) Acesso em 18/12/2017.

_____. **Recommendations to governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.** MSC.1/Circ.1333, 2009. Disponível em: https://www.yen.gr/documents/20182/139132/msc_1-circ_1333.pdf/8a8f5d2c-918d-478d-8156-b0852c4f7803 Acesso em 16/01/2018.

_____. **Interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area.** MSC.1/Circ.1405, 2011. Disponível em: https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/MSC.1-Circ.1405.pdf Acesso em 16/01/2018.

_____. **Brief history of imo.** 2017. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> Acesso em 27/01/2018.

_____. **Convention on the International Maritime Organization.** 2017b. Disponível em: <http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx> Acesso em: 27/01/2018.

_____. **Private armed security.** 2017c. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx> Acesso em 02/07/2017.

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF SEAFARERS). **Current registries listed as FOCs.** 2018. Disponível em: <http://www.itfseafarers.org/foc-registries.cfm> Acesso em 03/01/2018.

KHONDAKER, A. N.; RAHMAN, S. M.; KHAN, R. A. Dynamics of piracy in maritime transportation. **Journal of Transportation Security**, v. 6, n. 3, p. 193-207, 2013.

KISIANGANI, Emmanuel. Somali pirates: villains or victims? **South African Journal of International Affairs**, v. 17, n. 3, p. 361-374, 2010.

KRAHMANN, Elke. From state to non-state actors: the emergence of security governance. In: _____ (ed.). **New threats and new actors in international security**. New York: Palgrave Macmillan, 2005. p. 3-19.

_____. The United States, PMSCs and the state monopoly on violence: leading the way towards norm change. **Security Dialogue**, v. 44, n. 1, p. 53-71, 2013.

KRASKA, James; WILSON, Brian. The pirates of the Gulf of Aden: the coalition is the strategy. **Stanford Journal of International Law**, v.45, n. 2, p. 241-284, 2009.

_____. International and comparative regulation of Private Maritime Security Companies employed in counter-piracy. In: GUILFOYLE, Douglas (ed.). **Modern piracy: legal challenges and responses**. Cheltenham/Northampton: Edward Elgar Publishing Limited, 2013. p. 219-249.

KRASNER, Stephen D. Rethinking the sovereign state model. **Review of International Studies**, v. 27, n. 5, p. 17-42, 2001.

LISS, Carolin. Southeast Asia's maritime security dilemma: state or market? **The Asia-Pacific Journal**, v. 5, n. 6, p. 1-25, 2007.

_____. New actors and the state: addressing maritime security threats in Southeast Asia. **Contemporary Southeast Asia**, v. 35, n. 2, p. 141-162, 2013.

_____. Private military and security companies in maritime security governance. In: JAKOBI, Anja; WOLF, Klaus (ed.). **The transnational governance of violence and crime: non-state actors in security**. London/New York: Palgrave Macmillan, 2013b. p.193-213.

_____. The privatisation of maritime security in Southeast Asia: the impact on regional security cooperation. **Australian Journal of International Affairs**, v. 68, n. 2, p. 194-209, 2014.

_____. PMSCS in maritime security and anti-piracy control. In: ABRAHAMSEN, Rita; LEANDER, Anna (ed.). **Routledge handbook of private security studies**. Abindgon/New York: Routledge, 2016. p.61-69.

_____. Challenging sovereignty and state control of violence at sea? The operations of private anti-piracy security providers. In: GERTHEISS, Svenja et al (ed.). **Resistance and change in world politics: international dissidence**. Cham: Palgrave Macmillan, 2017. p. 79-108.

LOBO-GUERRERO, Luis. Los seguros marítimos y la movilidad como biopolítica de seguridad. **Política y Sociedad**, v. 49, n. 3, p. 533-547, 2012.

LORCA, Beatriz López. Harmonisation of national criminal laws on maritime piracy: a regulatory proposal for the crime of piracy and its penalties. **European Journal of Criminal Policy and Research**, v. 23, n. 2, p. 115-132, 2017.

MAHARD, Sean P. Blackwater's new battlefield: toward a regulatory regime in the United States for privately armed contractors operating at sea. **Vanderbilt Journal of Transnational Law**, v. 47, n. 1, p. 331-369, 2014.

MALAKUNAS, Karl. Private armed escorts in high demand on sea. **CorpWatch**, 11. maio. 2005. Disponível em: <http://www.corpwatch.org/article.php?id=12241> Acesso em: 27/12/2017.

MARTIN, Richard P. Apresentação. In: Homero. **Odisseia**. São Paulo: Cosac Naify, 2014.

MASYS, Anthony J. Introduction. In: _____ (ed.). **Exploring the security landscape: non-traditional security challenges**. Switzerland: Springer, 2016. p. 1-8,

MINEAU, Michael. Pirates, Blackwater and maritime security: the rise of private navies in response to modern piracy. **The Journal of International Business & Law**, v. 9, n.1, p. 63-78, 2010.

MUDRIC, Miso. Armed guards on vessels: insurance and liability. **Comparative Maritime Law**, v. 50, n.165, p. 217-268, 2011.

NAIM, Moisés. **Ilícito: o ataque da pirataria, da lavagem de dinheiro e do tráfico à economia global**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

NANDA, V.; BELLISH, J. Moving from crisis management to a sustainable solution for Somali piracy: selected initiatives and the role of international law. **Case Western Reserve Journal of International Law**, v.46, n.1, p.43-89, 2013.

NASSER, Reginaldo Mattar; PAOLIELLO, Tomaz Oliveira. Uma nova forma de se fazer a guerra? Atuação das Empresas Militares de Segurança Privada contra o terrorismo no Iraque. **Revista Sociologia e Política**, v. 23, n. 53, p. 27-46, 2015.

OCEANS BEYOND PIRACY (OBP). **The economic cost of somali piracy 2011**. One Earth Future Foundation Working Paper, 2012. Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf Acesso em 27/01/2018.

_____. **The economic cost of somali piracy 2012**. One Earth Future Foundation Working Paper, 2013. Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_3.pdf Acesso em 27/01/2018.

_____. **The state of maritime piracy 2013**. One Earth Future Foundation Report, 2014. Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-Digital_0_0-1.pdf Acesso em 27/01/2018.

_____. **The state of maritime piracy 2014: assessing the economic and human cost**. One Earth Future Foundation Report, 2015. Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/StateofMaritimePiracy2014.pdf> Acesso em 27/01/2018.

_____. **The state of maritime piracy 2015**: assessing the economic and human cost. One Earth Future Foundation, Report, 2016. Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/State_of_Maritime_Piracy_2015.pdf Acesso em 27/01/2018.

_____. **Vessel protection detachments**. Oceans Beyond Piracy Issue Paper, 2017. Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Vessel_Protection_Detachments_IssuePaper.pdf Acesso em 19/01/2018.

UNUOHA, Freedom. Sea piracy and maritime security in the Horn of Africa: the Somali coast and Gulf of Aden in perspective. **African Security Review**, v. 18, n. 3, p. 31-44, 2009.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, adotada em 10 de dezembro de 1982. Disponível em: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf Acesso em 02/07/2017.

_____. **Oceans and the Law of the Sea**. United Nations General Assembly: Document A/63/63, 10. Mar. 2008. Disponível em: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/266/26/PDF/N0826626.pdf?OpenElement> Acesso em 13/01/2018.

_____. **Resolution 2383 (2017)**. United Nations Security Council, 7 nov. 2017. Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/2383> Acesso em 15/01/2018.

OSNIN, Noor Apani. Private Maritime Security Company (PMSC) in the Strait of Malacca – options for Malaysia. **WMU Journal of Maritime Affairs**, v. 5, n. 2, p. 195-206, 2006.

PAOLIELLO, Tomaz Oliveira. **Anatomia de uma empresa militar e de segurança privada**: a empresa DynCorp em perspectiva global. 2016. Tese (Doutorado em Relações Internacionais). Programa San Tiago Dantas de Pós-graduação em Relações Internacionais, UNESP/UNICAMP/PUC-SP, São Paulo, 2016.

PARSONS, Dana M. Protecting the booty: creating a regulatory framework to govern increased use of private security companies in the fight against pirates. **Tulane Maritime Law Journal**, v. 35, n. 1, p. 153-181, 2010.

PATRÓN, José Manuel Sánchez. La legítima defensa ante la piratería marítima. **Revista Electrónica de Estudios Internacionales**, v. 28, p. 1-39, 2014.

_____. Piratería marítima, fuerza armada y seguridad privada. **Revista Electrónica de Estudios Internacionales**, v. 23, p. 1-20, 2012.

PETRIG, Anna. The use of force and firearms by Private Maritime Security Companies against suspected pirates. **International and Comparative Law Quarterly**, v. 62, n. 3, p. 667-701, 2013.

PHILLIPS, Richard; TALTY, Stephan. **A captain's duty**: Somali pirates, Navy SEALs, and dangerous days at sea. Hyperion e-books, 2010.

PIZOR, Brittany E. Lending an “invisible hand” to the Navy: armed guards as a free market assistance to defeating piracy. **Case Western Reserve Journal of International Law**, v. 45, n. 1, p. 545-578, 2012.

PRIDDY, Alice; CASEY-MASLEN, Stuart. Counter-piracy operations by private maritime security contractors: key legal issues and challenges. **Journal of International Criminal Justice**, v. 10, n. 4, p. 839-856, 2012.

PRISTROM, Sascha et al. A novel flexible model for piracy and robbery assessment of merchant ship operations. **Reliability Engineering and System Safety**, v. 155, p. 196-211, 2016.

RAYMOND, Catherine Zara. Piracy and armed robbery in the Malacca Strait. **Naval War College Review**, v. 62, n. 3, p. 31-42, 2009.

RICHARD, Theodore T. Reconsidering the letter of marque: utilizing private security providers against piracy. **Public Contract Law Journal**, v. 39, n. 3, p. 411-464, 2010.

SCAHILL, Jeremy. **Blackwater: a ascensão do exército mercenário mais poderoso do mundo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

SECURITY ASSOCIATION FOR THE MARITIME INDUSTRY (SAMI). **The evolution of the Security Association for the Maritime Industry (SAMI) and piracy in the Indian Ocean**. Lessons From Piracy, 2014. Disponível em: <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/06/DRAFT-The-Evolution-of-the-Security-Association-for-the-Maritime-Industry-8-May-14.pdf> Acesso em 27/01/2018.

SEKULICH, Daniel. **Terror nos mares: os piratas do século 21**. São Paulo: Editora Landscape, 2009.

SHEARING, Clifford; JOHNSTON, Les. Nodal wars and network fallacies: a genealogical analysis of global insecurities. **Theoretical Criminology**, v. 14, n. 4, p. 495-514, 2010.

SINGER, Peter W. **Corporate warriors: the rise of the privatized military industry**. Updated Edition. Ithaca/London: Cornell University Press, 2008.

SINGH, Currun; BEDI, Arjun Singh. War on piracy: the conflation of Somali piracy with terrorism in discourse, tactic, and law. **Security Dialogue**, v. 47, n. 5, p. 440-458, 2016.

SOUZA, Philip. **Piracy in the graeco-roman world**. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

SPEARIN, Christopher. A private security solution to Somali piracy? The U.S. call for private security engagement and the implications for Canada. **Naval War College Review**, v. 63, n. 4, p. 56-71, 2010.

_____. Against the current? Somali pirates, private security, and American responsabilization. **Contemporary Security Policy**, v. 31, n. 3, p. 553-568, 2010b.

_____. Private military and security companies v. international naval endeavours v. Somali pirates: a security studies perspective. **Journal of International Criminal Justice**, v. 10, n. 4, p. 823-837, 2012.

STRUWE, Lars Bangert. Private Security Companies (PSCs) as a piracy countermeasure. **Studies in Conflict & Terrorism**, v. 35, n. 7-8, p. 588-596, 2012.

THOMSON, Janice E. State practices, international norms, and the decline of mercenarism. **International Studies Quarterly**, v. 34, n.1, p. 23-47, 1990.

_____. **Mercenaries, pirates, and sovereigns: state-building and extraterritorial violence in early modern europe**. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1994.

TILLY, Charles. **Coerção, capital e estados europeus**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996.

TOWNSLEY, M.; LECLERC, B.; TATHAM, P. How super controllers prevent crimes: learning from modern maritime piracy. **British Journal of Criminology**, v. 56, n. 3, p. 537-557, 2016.

TUERK, Helmut. Combating piracy: new approaches to an ancient issue. In: CASTILLO, Lilian (ed.). **Law of the sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea**. Leiden: Brill/Nijhoff, 2015. p. 469- 492.

UESSELER, Rolf. **Guerra como prestação de serviços: a destruição da democracia pelas empresas militares privadas**. São Paulo: Estação Liberdade, 2008.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Review of Maritime Transport 2017**. New York / Geneva: United Nations, 2017. Disponível em: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf Acesso em 03/01/2018.

UNITED KINGDOM HOUSE OF COMMONS (UKHC). **Piracy off the coast of Somalia**. London: Foreign Affairs Committee, 2011. Disponível em: <https://publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaff/1318/1318.pdf> Acesso em 24/12/2017.

UNITED KINGDOM MARITIME TRADE OPERATIONS (UKMTO) et al. **Best management practices for protection against somalia based piracy**. v. 4. Edinburgh: Witherby Publishing Group, 2011. Disponível em: http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf Acesso em 13/07/2017.

VAN CREVELD, Martin. **Ascensão e declínio do Estado**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

VAN GINKEL, Bibi; LANDMAN, Lennart. In search of a sustainable and coherent strategy: assessing the kaleidoscope of counter-piracy activities in Somalia. **Journal of International Criminal Justice**, v. 10, n. 4, p. 727-748, 2012.

_____; VAN DER PUTTEN, Frans-Paul; MOLENAAR, Willem. **State or private protection against maritime piracy?** A Dutch perspective. Netherlands Institute of International Relations, 2013.

VAN HESPEN, Ilja. Protecting merchant ships from maritime piracy by Privately Contracted Armed Security Personnel: a comparative analysis of flag state legislation and port and coastal state requirements. **Journal of Maritime Law & Commerce**, v. 45, n. 3, p. 361- 400, 2014.

WEBER, Max. **Economia e sociedade:** fundamentos da sociologia compreensiva. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1999.v. 2.

WILLIAMS, P. R.; PRESSLY, L. Maritime piracy: a sustainable global solution. **Case Western Reserve Journal of International Law**, v. 46, n. 1, p.177-215, 2013.