

UNIDADE DE ENSINO SUPERIOR DOM BOSCO – UNDB
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

ANDRESSA SABÓIA ALENCAR

**A PIRATARIA MARÍTIMA E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS NOS CONTRATOS DE
SEGUROS MARÍTIMOS**

São Luís
2018

ANDRESSA SABÓIA ALENCAR

**A PIRATARIA MARÍTIMA E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS NOS CONTRATOS DE
SEGUROS MARÍTIMOS**

Monografia apresentada ao Curso de graduação em direito da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco como requisito básico para a conclusão do Curso de direito.

Orientadora: Prof. Me. Gabriela Heckler

São Luís

2018

Alencar, Andressa Sabóia

A pirataria marítima e as suas consequências nos contratos de seguros marítimos. / Andressa Sabóia Alencar. __ São Luís, 2018. 64f.

Orientador: Profa. Ma. Gabriela Heckler.

Monografia (Graduação em Direito) - Curso de Direito – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2018.

1. Pirataria marítima. 2. Seguros marítimos - embarcações. 3. Transporte internacional de cargas. 4. Contratos de seguros marítimos.
I. Título.

CDU 347.799.4

ANDRESSA SABÓIA ALENCAR

**A PIRATARIA MARÍTIMA E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS NOS CONTRATOS DE
SEGUROS MARÍTIMOS**

Monografia apresentada ao Curso de graduação em direito da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco como requisito básico para a conclusão do Curso de Direito.

Orientadora: Prof. Me. Gabriela Heckler

Aprovado em: 28/11/2018.

Prof. Me. Gabriela Heckler (Orientadora)

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

Prof. Carlos Anderson dos Santos Ferreira (1º Examinador)

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

Adv. Ataíde Mendes da Silva Filho (2º Examinador - membro externo)

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP

AGRADECIMENTOS

Nestes breves agradecimentos, gostaria de agradecer primeiramente a Deus, pelo dom da vida e por sua infinita bondade, o que sempre me deu força para perseverar nessa longa jornada em busca dos meus sonhos, dentre eles a graduação no curso de Direito.

À minha família, em especial aos meus pais, Fábio e Lucilene, por todo o amor e o suporte familiar e emocional dado, por sempre acreditarem no meu potencial, mesmo quando eu por diversas vezes o questionava.

À todos os meus amigos e amigas que me acompanharam nessa árdua jornada acadêmica, em especial a Daianny, Anna Paula, Cláudia, Monique, Gabriella e Bruna, que sempre estiveram presentes em todos os momentos de dificuldades, ofertando materiais para estudo, puxões de orelha, ou mesmo um abraço e uma palavra de conforto.

À minha orientadora, Gabriela, por todas as minuciosas correções e inúmeros incentivos, por sempre se mostrar disponível para retirar as minhas inúmeras dúvidas e questionamentos, sempre o fazendo de forma pontual, solícita e afetuosa.

Gostaria de agradecer também a Oitava Vara Cível de São Luís, lugar onde passei dois anos servindo à justiça e aprendendo a cada dia como realizar uma prestação jurisdicional efetiva, sempre recebendo o apoio e incentivo dos colegas servidores.

Aos meus colegas de trabalho do Tribunal de Justiça, pelos incentivos diários, em especial à Raphaella e ao Marcelo, que tantas vezes contribuíram para o meu crescimento acadêmico, seja compreendendo uma falta em dia de prova, seja fornecendo livros e materiais para estudo. Por fim, mas não menos importante, ao Desembargador Luiz Gonzaga, por ter me dado a oportunidade de ainda tão jovem me desenvolver pessoal e profissionalmente, pela confiança dada e por toda a compreensão ao longo desses árduos anos de graduação.

“As nuvens mudam sempre de posição, mas são sempre nuvens no céu. Assim devemos ser todo dia, mutantes, porém leais com o que pensamos e sonhamos; lembre-se, tudo se desmancha no ar, menos os pensamentos”.

Paulo Beleki

RESUMO

O presente trabalho monográfico tem como objetivo principal analisar os impactos gerados pela pirataria marítima nos contratos de seguros marítimos. Para tanto, inicialmente mostra-se necessário discorrer acerca do desenvolvimento histórico da pirataria marítima, o seu conceito e *modus operandi* na atualidade, bem como a sua regulamentação no ordenamento jurídico internacional, de forma a pontuar os reflexos da falta de uma regulamentação internacional eficaz na prática da pirataria na atualidade. Torna-se mister ainda compreender os tipos de seguros marítimos existentes para embarcações e transporte de carga, partindo do estudo das cláusulas gerais dos seguros marítimos de transporte internacional de embarcações e cargas, para a análise do instituto das avarias marítimas, para que ao final sejam verificadas as cláusulas específicas a cada um desses contratos. Por fim, busca-se entender a expansão ou modernização da pirataria marítima como fato gerador de novas cláusulas nos contratos de seguros marítimos, reconhecendo a pirataria marítima como prática que ameaça a segurança marítima e observando as suas consequências na economia e no mercado de seguro marítimo, de forma a impulsionar a criação de novas cláusulas e métodos de prevenção a pirataria.

Palavras-chave: Pirataria. Contratos de seguro marítimo. Avarias marítimas. Cláusulas.

ABSTRACT

The present monographic work has as a main goal to analyze the impacts generated by sea piracy on the contracts of sea insurances. For this purpose, initially, it shows necessary to argue about the historical development of sea piracy, its concept and *modus operandi* on the present days, such as its regulation on the international legal order, in a way of punctuate the reflexes of the lack of an effective international regulation on the practice of piracy on the present days. It becomes mister to comprehend the types of sea insurances existents to crafts and cargo transportation, going through the study of the general clauses of the sea insurances of international transportation of crafts and cargos, to the analysis of the institute of sea faults, so in the end be verified the specific clauses on each one of these contracts. Finally, it searches to understand the expansion or modernization of sea piracy as a generator fact of new clauses on contracts of sea insurances, acknowledging the sea piracy as a practice that threats sea security and observing its consequences on the economy and in the market of sea insurance, in a way of push the creation of new clauses and methods of prevention to piracy.

Key-words: Piracy. Contracts of Sea Insurance. Sea Faults. Clauses.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CCS	Serviços de Crimes Comerciais
ICC	Câmara de Comércio Internacional
IMB	Escritório Marítimo Internacional
IMO	Organização Marítima Internacional
Inconterms	Termos Comerciais Internacionais
ISPS	Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias
ITF	Federação Internacional de Trabalhadores de Transporte
LRAD	Aparelho Acústico de Longo Alcance
LRIT	Sistema de Identificação e acompanhamento a longa distância
ONG	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
REB	Registro Especial Brasileiro
RYA	Regras de York e Antuérpia
SOLAS	Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar
SSAA	Sistema de Alerta de Segurança no Navio
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
UNCLOS	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
UNCTAD	Confederação das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento
WA	Com Avaria
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 O DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DA PRÁTICA DA PIRATARIA MARÍTIMA E A SUA REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL	14
1.1 O conceito de pirataria marítima e a sua regulamentação internacional	16
1.1.1 Espaços marítimos	18
1.1.2 Pirataria em Alto mar	21
1.2 A definição de navio e as bandeiras de conveniência	23
2 OS SEGUROS MARÍTIMOS DE EMBARCAÇÕES E CARGAS	29
2.1 Cláusulas-padrão comuns aos Contratos de Seguro Marítimo de mercadorias e embarcações.....	31
2.2 Os contratos de seguro marítimo de transporte internacional de mercadorias e embarcações.....	33
2.2.1 Coberturas básicas.....	35
2.2.2 Coberturas adicionais	37
3 OS IMPACTOS GERADOS PELA PIRATARIA MARÍTIMA NOS CONTRATOS DE SEGUROS MARÍTIMOS	40
3.1 A ameaça da pirataria a Segurança Marítima	40
3.1.1 Combate internacional à pirataria	41
3.1.2 Consequências da pirataria na economia	43
3.2 Métodos de prevenção à pirataria	45
3.2.1 Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (<i>International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code</i>)	46
3.2.2 Sistema de Alerta de Segurança do Navio (<i>Ship Security Alert System – SSAS</i>)	47
3.2.3 Sistema <i>Shiploc</i>	48
3.2.4 Sistema Navio Seguro	48
3.2.5 Sistema de Identificação e Acompanhamento a Longa Distância ou <i>Long Range Identification and Tracking of Ships</i> (LRIT)	49
3.2.6 <i>Long Range Acoustic Device</i> (LRAD)	49
3.2.7 Outros métodos para a inibição dos atos de pirataria	49
3.3 O Mercado de Seguros Marítimos face à ameaça da pirataria	50
3.3.1 Coberturas especiais	51
CONSIDERAÇÕES FINAIS	55
REFERÊNCIAS	58
ANEXOS	63

INTRODUÇÃO

A pirataria marítima existe desde a origem do comércio marítimo, mostrando-se como um dos crimes mais antigos da história da humanidade, tendo os seus primeiros indícios na idade antiga, permanecendo como uma prática comum na idade média, moderna e contemporânea (DIAS, 2007, p. 496-504).

Apesar de ser uma prática historicamente relevante, percebe-se que esta não é uma prática que ficou no passado, pelo contrário, apenas no século XXI é possível obter dados de casos relevantes de pirataria em alto-mar, como, por exemplo, no caso do cargueiro Maersk Alabama, caso este que inspirou um filme Hollywoodiano, protagonizada pelo capitão Philips, personagem este que deu igual nome a trama (CORREA, 2015, p. 290).

Por tal razão, a questão assume grande relevância para o Direito Internacional, gerando inúmeras consequências em âmbito internacional, sendo uma delas ao comércio e economia internacional, através da sua interferência direta no transporte de cargas (DIAS, 2007, 493).

Um reflexo dessa interferência da pirataria marítima no comércio internacional, e sobretudo no transporte internacional de cargas, é o impacto de tal prática no mercado de seguros marítimos, o que tem gerado a necessidade de participação das empresas de seguros de forma a mitigar os riscos e prejuízos causados pela pirataria em alto-mar, não sendo mais um problema restrito apenas aos governos (ALCOVA, 2012, p.1)

Dessa forma, questiona-se: de que forma o problema da pirataria marítima está impactando os contratos de seguros marítimos?

Considerando a problemática mencionada, o presente trabalho possui como objetivo principal analisar os impactos gerados pela pirataria marítima nos contratos de seguros marítimos. Os objetivos específicos tratam primordialmente de discorrer acerca do desenvolvimento histórico da pirataria marítima, o seu conceito, *modus operandi* na atualidade e a sua regulamentação no ordenamento

jurídico internacional, bem como compreender os tipos de seguros marítimos existentes para embarcações e transporte de carga, e por fim, entender a expansão ou modernização da pirataria marítima como fato gerador de novas cláusulas nos contratos de seguros marítimos.

A relevância científica do presente tema se dá por este ser um tema que apesar de ser mundialmente conhecido e repercutido ao longo de vários milênios, tem se expandido e se desenvolvido de forma diferente daquela historicamente conhecida, necessitando de uma regulamentação específica, de forma a compreender e modular os efeitos e consequências dessa temática não só para as relações de transporte marítimo, mas para a sociedade como um todo.

A pesquisa justifica-se pela relevância social presente no tema abordado, por este ser um tema de grande relevância para a sociedade, pois apesar de boa parte da mesma desconhecê-lo, ou acreditar que se trata de uma prática do passado, os efeitos advindos da pirataria marítima podem se propagar em todo o meio social, tendo em vista que esta possui consequências nas searas jurídica, social e econômica, sendo assim, é de fundamental importância o entendimento da sociedade acerca de tal assunto.

A escolha pelo tema a pirataria marítima e as suas consequências nos contratos de seguros marítimos se deu em razão da escolha da pesquisadora pelas cadeiras eletivas Direito Marítimo e Direito Portuário, disciplinas estas que fizeram surgir uma crescente curiosidade a respeito da presente temática.

No Capítulo 1 principia-se a abordagem acerca do surgimento histórico da pirataria, o seu desenvolvimento até a modernidade, o conhecimento do termo “pirata”, bem como a compreensão acerca do conceito de pirataria marítima e a regulamentação internacional desta, de forma a compreender a quem compete a jurisdição acerca da temática, tendo em vista se tratar de um problema que afeta toda a população mundial.

Ainda, mostra-se necessário o desenvolvimento da definição de embarcações e navios, bem como a compreensão acerca da nacionalidade e registro dos navios, e bandeiras de conveniência. Tem-se, portanto, que o *modus*

operandi da pirataria na atualidade difere daquele historicamente conhecido e por consequência disso é latente a necessidade de uma regulamentação complementar.

No Capítulo 2 busca-se uma análise acerca dos contratos de seguros marítimos de embarcações e cargas, partindo-se da compreensão desde o seu surgimento até a utilização destes no cenário atual do comércio marítimo, sendo explanados os tipos gerais de seguros marítimos, bem como as cláusulas-padrão dos riscos cobertos tanto nas apólices dos seguros de cascos, como nos seguros de mercadorias.

Neste capítulo principia-se, ainda, tratar sobre o instituto das avarias marítimas, buscando-se abordar de forma mais aprofundada as avarias marítimas simples ou particulares e comuns ou grossas, bem como as cláusulas específicas aos contratos de seguro marítimo internacional de mercadoria e embarcações. Nesse sentido, supõe-se que a regulamentação dos seguros marítimos na atualidade está mais voltado para danos a carga, regulamentados através dos institutos das avarias marítimas

No Capítulo 3 almeja-se abordar os impactos gerados pela pirataria marítima nos contratos de seguros marítimos, compreendendo acerca da ameaça da pirataria à segurança marítima e as consequências desta na economia mundial, visando-se abordar ainda de que forma é realizado o combate e a prevenção aos casos de pirataria e como isso tem afetado o mercado de seguros marítimos internacional.

Coloca-se, portanto, que a tendência atual é que as embarcações tenham um aumento na taxa de seguro de cascos marítimos ou que possuam cobertura adicional de guerras. No tocante as medidas de segurança e prevenção à pirataria, percebe-se que as medidas existentes hoje ainda não são suficientes pra mitigar os efeitos da pirataria, sendo notória a expansão dessa prática com o passar dos anos, passando a pirataria a abranger países que antes não lidavam frequentemente com tal problemática, como por exemplo o Brasil.

Em relação à metodologia adotada, esta se classifica quanto ao objeto como exploratória, em virtude de realizar levantamento bibliográfico e análise de estatísticas reais, elementos esses usados com o propósito de garantir um maior desenvolvimento do tema, buscando contribuir com o conjunto de conhecimentos já existentes sobre o tema. A pesquisa também será classificada como explicativa, pois busca identificar os fatores que levaram a determinar o surgimento do problema apresentado (GIL, 2002).

No tocante ao procedimento usado neste projeto, pode-se classificá-lo como pesquisa bibliográfica, uma vez que se recorreu a diversos livros e manuais para buscar argumentos suficientes para estabelecer as bases da pesquisa. Além disso, também será uma pesquisa documental, pois, no curso do trabalho, utilizou-se certas fontes mais diversificadas, como os relatórios internacionais anuais sobre a pirataria que foram utilizados para dar fundamento a argumentação (SEVERINO, 2007).

No que diz respeito à abordagem, a pesquisa será qualitativa, na medida em que buscar compreender e explicar o fenômeno da pirataria marítima e como esta reflete no mercado internacional de seguros marítimos (SEVERINO, 2007).

1 O DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DA PRÁTICA DA PIRATARIA MARÍTIMA E A SUA REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL

A Pirataria Marítima é uma prática de grande relevância para o direito internacional, bem como para o direito marítimo e portuário, e por isto, faz-se mister discorrer acerca do seu desenvolvimento histórico, de forma a compreender o seu *modus operandi* desde a idade antiga até a atualidade.

De acordo com Carolina Rocha Ferreira (2013, p. 4), as primeiras práticas de pirataria de que se tem relatos são datadas do século 735 a.C, e dizem respeito ao roubo de mercadorias em território fenício, nesse sentido, salienta a retro citada autora que somente no século XV é que o conceito de pirataria cria seus primeiros contornos, este surgindo no contexto de trocas comerciais em Roma, que evoluíram para a pirataria.

Segundo a doutrina, a pirataria surgiu na Idade Antiga, através de grupos de marinheiros, chamados de Povos do Mar, que invadiam territórios da Palestina, Chipre, Egito e outros, de forma que é possível notar ainda nesse período a prática da pirataria na Polinésia, ou mesmo no Egito, durante o século 1350 a.C., sendo os ataques piratas mencionados em tábuas de argila durante o reinado do Faraó Akhenaton (DIAS, 2007, p. 496).

Outro marco do surgimento da pirataria é o Mar Mediterrâneo, tendo sido este um grande colaborador para disseminação dessa prática, tida como um fenômeno que surgiu paulatinamente nos Oceanos Índico, Atlântico e Pacífico e que se proliferou na Europa, Ásia e África (FERREIRA, 2013, p. 5).

Durante esse período, mais precisamente em 60 a.C., o fenômeno da pirataria tornou-se uma ameaça preocupante em Roma, só tendo sido solucionada em meados do século 67 a.C., com a Guerra dos Piratas liderada pelo general Pompeu Magno (DIAS, 2007, p. 497).

Na Idade Média os povos Eslavos e Vikings foram os maiores praticantes da pirataria marítima, a qual teve uma considerável redução com a introdução do Cristianismo. Nesse período, esse fenômeno teve grande relevância também na Ásia, existindo uma atuação constante dos piratas japoneses no Extremo Oriente e dos piratas chineses na costa da China e na ilha de Taiwan (DIAS, 2007, p. 498-499).

Outro marco relevante no desenvolvimento histórico da pirataria foi a criação dos Tribunais Marítimos, fundados na Inglaterra no ano de 1340, os quais eram responsáveis pelos julgamentos referentes aos atos de pirataria cometidos em alto-mar. Uma vez condenado, o pirata poderia ser enforcado, sendo a execução guiada por um oficial que representava a Suprema Corte Marítima, chamado de *Silver Oar*¹ (DIAS, 2007, p. 499).

Cristiano Gomes Dias (2007, p. 500) afirma que a Era Dourada da pirataria marítima se desenvolveu e teve o seu ápice na Idade Moderna, começando a ganhar popularidade no século XVI. Salienta que em virtude dos avanços tecnológicos, era possível a construção de navios mais velozes e maiores, o que unido com o surgimento da expansão colonial possibilitou o crescimento da pirataria, em razão do aumento do tráfego marítimo de mercadorias.

Conforme Carolina Rocha Ferreira (2013, p. 4) a pirataria marítima teve na Idade Contemporânea um considerável aumento, “resultado de uma amplificação brusca do comércio e da navegação marítima como consequência direta do pico da indústria petrolífera”.

Cristiano Gomes Dias (2007, p. 504) explica tal fenômeno, ao elucidar que os avanços tecnológicos permitiram que os governos efetuassem um melhor patrulhamento dos oceanos, o que gerou um declínio da pirataria nos séculos XIX e XX. Entretanto, as marinhas diminuíram tais patrulhamentos no final da guerra fria, o que causou um aumento do comércio internacional e, conseqüentemente, o retorno das organizações piratas.

No que diz respeito ao *modus operandi* da pirataria, tem-se que historicamente esse fenômeno era motivado pela obtenção de vantagens advindas do roubo de qualquer coisa de valor que estivesse no interior dos navios, seja de mercadorias, dinheiro ou mesmo bens pessoais da tripulação (FERREIRA, 2013, p. 8).

Afirma Rafaela Correa (2015, p. 291-292), no que diz respeito a prática da pirataria no contexto histórico que:

Os piratas formavam tripulações que, em sua maioria, contavam com homens do mar que desejavam obter riquezas e liberdades reais. A maioria deles eram escravos fugitivos ou servos sem rumo. Normalmente, suas frotas eram formadas de navios pequenos e rápidos, que pudessem lutar ou fugir, conforme a ocasião. Saqueavam navios de mercadores levemente armados

¹ Tradução livre: Remo de prata

e, ocasionalmente, atacavam uma cidade ou um navio de guerra, caso o risco valesse a pena (CORREA, 2015, p. 291-292).

Entretanto, na atualidade é possível perceber diversos tipos de atuação desses piratas, dividindo-se estes em 2 (dois) grupos. De um lado os piratas modernos com menos condições e de outro lado os chamados “piratas profissionais” (DIAS, 2007, p. 505).

Os métodos utilizados e a forma de agir dos piratas com menos condições em muito se assemelha aos métodos utilizados pelos piratas da antiguidade, pois estes se aproveitam das oportunidades que surgem para lucrar, roubando o que conseguem (DIAS, 2007, p. 505).

Por outro lado, os chamados “piratas profissionais” são altamente organizados, movidos pela obtenção de cargas valiosas ou mesmo o roubo da embarcação, encontrando-se munidos de altas tecnologias, logística e infraestruturas de comunicação e transporte (FERREIRA, 2013, p. 8).

Compreendido, portanto, o desenvolvimento histórico da pirataria, resta tecer algumas considerações acerca do seu conceito e da sua regulamentação internacional.

1.1 O conceito de pirataria marítima e a sua regulamentação internacional

A etimologia da palavra pirata deriva do latim *pirata*, que por sua vez deriva do grego *peiratés*, que significa “um marginal que, de forma autônoma ou organizada em grupos, cruza os mares com o objetivo de promover saques a navios e cidades” (DIAS, 2007, p. 494). Outro sentido atribuído a palavra pirataria é o de cópia não-autorizada, representada pela distribuição ilegal de mercadorias na inobservância dos direitos autorais pertencentes a esta, não sendo esse sentido, entretanto, tema do presente estudo.

Ainda no que diz respeito a este termo, afirma Rafaela Correa (2015, p. 291) que:

O termo pirataria vem do grego (peirateia, peiratçs = ataque e, por extensão, “ladrão do mar”) e designa um crime dos crimes mais antigos da história da humanidade. Agindo como autônomos, ou organizados em grupos, os piratas sempre navegaram pelos mares com a intenção de saquear e pilhar navios e cidades para obter riquezas. Homero, em sua “Odisseia”, já utilizava o termo “pirata” para descrever aqueles que pilhavam os navios e cidades costeiras (CORREA, 2015, p. 291).

Ciente do significado do termo, cabe ainda explorar o seu conceito. No tocante a este, tem-se que não há uma definição universal e completa que seja aceita e aplicada internacionalmente, existindo, portanto, controvérsias e diversos entendimentos acerca dos termos aptos a definir a prática da pirataria (FERREIRA, 2013 p. 6).

De acordo com Carolina Rocha Ferreira (2013, p. 6), e conforme a *International Maritime Bureau (IMB)*², a definição mais comum da pirataria marítima seria a de um “ato de embarque ou tentativa de embarcar em qualquer navio com intenção de cometer um roubo ou qualquer outro crime e com a aparente intenção ou capacidade de usar a força no cumprimento desse ato”.

Portanto, tem-se que tal definição abrange os casos em que o navio se encontra ancorado, atracado ou durante a sua navegação, englobando os ataques reais e consumados ou aqueles tentados (FERREIRA, 2013 p. 6).

Ainda sobre o conceito de pirataria marítima, a Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar de 29 de abril de 1958, internalizada no ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto Legislativo n.º 45 de 1968, dispõe em seu art. 15 que constituem atos de pirataria:

Todo ato ilegal de violência, de detenção ou qualquer depredação cometida, para fins pessoais, pela tripulação ou pelos passageiros de navio privado, ou de uma aeronave privada, e praticados: a) em alto-mar, contra um outro navio ou aeronave ou contra pessoas ou bens a bordo deles; b) contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens, em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado. b. Todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que os pratica tem conhecimento dos fatos que dão a este ou a esta aeronave o caráter de navio ou de aeronave pirata. c) Toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a prática de atos definidos nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo (BRASIL, 1968).

Atualmente, o conceito mais aceito e utilizado internacionalmente é aquele trazido pela *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*³, datada do ano de 1982, em seu art. 101 (FERREIRA, 2013 p. 6), o qual traz os mesmos parâmetros de definição utilizados na Convenção e internalizados pelo ordenamento jurídico brasileiro.

Conforme é possível extrair-se do conceito legal trazido pela UNCLOS, bem como pelo Decreto Legislativo n.º 45 de 1968, tem-se a pirataria marítima como ato praticado sempre em alto-mar ou em lugar que não esteja submetido a jurisdição

² Tradução livre: Escritório Marítimo Internacional

³ Tradução livre: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

de nenhum Estado. Portanto, mostra-se de fundamental importância a compreensão acerca da disciplina e divisão dos espaços internacionais, que passa-se a fazer na sequência.

1.1.1 Espaços marítimos

No que tange aos espaços internacionais, observa-se que o Direito Internacional ocupou-se de regulamentar o emprego do mar, dos rios e das águas interiores, sempre observando os limites da soberania nacional de cada Estado, de forma a delimitar cada um desses espaços a fim de garantir o melhor proveito dos mesmos (PORTELA, 2015, p. 580).

Diante de tal interesse internacional, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção de Montego Bay) de 1982, também chamada de UNCLOS, como já visto acima, delimita os espaços internacionais, os dividindo primordialmente entre: Mar territorial, Zona Contígua, Plataforma Continental e Fundos Marinhos, Zona Econômica Exclusiva e Alto mar.

Conforme o art. 2º da UNCLOS, o mar territorial se caracteriza como sendo a “zona marítima adjacente ao território do Estado, sobre o qual este exerce sua soberania”, sendo mister ressaltar que tal soberania recai também sobre o espaço aéreo sobrejacente, o leito e o subsolo do mar territorial (PORTELA, 2015, p. 581).

Da mesma forma compreende J. M. de Souza (1999, p.?), esclarecendo que “a soberania do Estado costeiro sobre o seu território e suas águas interiores estende-se a uma faixa de mar adjacente [...] com dimensão de até 12 milhas marítimas”.

Nesse sentido, estabeleceu a UNCLOS (1982) o limite de 12 (doze) milhas náuticas a partir das linhas de base, sendo permitido ao Estado o direito a fixação das medidas de largura do seu mar territorial, desde que obedecidos os limites estabelecidos na Convenção, conforme artigos 3º a 7º.

Ressalta Paulo Henrique Portela (2015, p. 583) a existência também da Zona Contígua, que é compreendida por ser aquela área adjacente ao mar territorial, atingindo o limite máximo de vinte e quatro milhas marítimas, estas também contadas a partir das linhas de base utilizadas como ponto inicial da contagem do mar territorial.

Entretanto, além de fixar os limites do mar territorial e da zona contígua, a Convenção de Montego Bay ocupou-se também em estabelecer limites a soberania

estatal dentro de tais espaços marítimos. A exemplo disso está o direito a passagem inocente, compreendido como “a navegação pelo mar territorial com o fim de atravessá-lo sem penetrar nas águas interiores sem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada dentro ou fora das águas interiores ou sem dirigir-se para as águas interiores ou delas sair” (Art. 18).

Nesse sentido, a UNCLOS (1982) dispõe em seus arts. 21 e 22 o direito do Estado costeiro de regulamentar o direito de passagem inocente em temas como o tráfego marítimo, a prevenção de infrações às leis e regulamentos do Estado no tocante a imigração, impostos, preservação do meio ambiente, pesca e etc.

Salienta-se a possibilidade de que o Estado costeiro exerça a sua soberania, bem como a sua jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro, quando este praticar atos que perturbem a paz do Estado ou a ordem no mar territorial, tragam consequências para o Estado costeiro, dentre outros (UNCLOS, 1982, art. 27). Já no que diz respeito a zona contígua, pode o Estado adotar mecanismos de fiscalização para evitar ou reprimir a infração de leis e regulamentos do seu território (Art. 33).

Outro limite existente e regulamentado pela UNCLOS é a plataforma continental, também matéria da Lei n.º 8.617/93⁴, que descreve em seu art. 11 a plataforma continental da seguinte maneira:

A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (BRASIL, 1993).

Isto posto, compreendidas as características da plataforma continental, tem-se que no âmbito desta o Estado costeiro pode exercer os seus direitos de soberania a fim de explorar e aproveitar os recursos naturais nela existentes, sendo vedado que qualquer outro Estado goze dos mesmos direitos sem que haja o consentimento explícito do Estado costeiro (UNCLOS, 1982, art. 77).

Ressalte-se, ainda, a possibilidade de que a plataforma continental se estenda para além das duzentas milhas marítimas, sendo necessário para tanto que o Estado costeiro submeta tal pleito e forma fundamentada a Comissão de Limites da Plataforma Continental, a qual deliberará sobre o assunto (UNCLOS, 1982, art. 76,

⁴ Lei que dispõe sobre o mar territorial, zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.

part. 8).

No tocante aos fundos marinhos, compreendidos pelas áreas subaquáticas, o leito e o subsolo das águas internacionais, o entendimento é de que esta área é patrimônio comum da humanidade, não se submetendo a soberania de nenhum Estado (PORTELA, 2015, p. 584).

Nesse sentido, ressalta Paulo Henrique Portela (2015, p. 584) que a Convenção de Montego Bay regulamentou a sua proteção e exploração, a qual deve ser feita em primazia do benefício dos povos do mundo em geral. Desse modo, as controvérsias e demais demandas relativas aos fundos marinhos devem ser submetidas a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos ou a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos do Tribunal Internacional do Direito do Mar (UNCLOS, 1982, art. 159, part. 10).

A Convenção de Montego Bay delimita ainda os espaços em zona econômica exclusiva (ZEE) e alto mar, sendo a zona econômica exclusiva compreendida pela “área adjacente ao mar territorial e situada além deste”, devendo atingir o limite máximo de duzentas milhas náuticas das linhas de base (UNCLOS, 1982, art. 55).

A ZEE caracteriza-se por ser o espaço marítimo onde o Estado pode exercer a sua soberania para fins de exploração e demais atividades que possuam finalidades econômicas, bem como para gerir os recursos naturais das águas que sejam sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e de seu subsolo (UNCLOS, 1982, art. 56).

Na zona econômica exclusiva o Estado costeiro possui a jurisdição, e, portanto, o “direito exclusivo de construir e de autorizar e regulamentar a construção, operação e utilização de: a) ilhas artificiais; b) instalações e estruturas [...]”, conforme o art. 60, part. 1 da UNCLOS (1982).

O Estado costeiro possui ainda o direito de regulamentar a investigação científica marinha com finalidades econômicas ou científicas, sendo necessário o prévio consentimento do Governo costeiro para autorizar a realização destas, seja por instituições nacionais ou internacionais (SOUZA, 1999, p.?).

Ressalte-se ainda que todos os Estados existentes possuem o direito de gozo das liberdades de navegação, sobrevoo e colocação de cabos e dutos submarinos na zona econômica exclusiva, ainda que estes Estados não possuam um litoral próprio (PORTELA, 2015, p. 584).

Por fim, tem-se o Alto mar, caracterizado por ser a parcela do mar onde “não incide o poder soberano de qualquer Estado” (NEVES, 2011, p. 132). Tal espaço encontra-se disposto nos arts. 86 a 115 da UNCLOS (1982), e é o de maior relevância para o presente estudo, tendo em vista que, conforme já visto, tanto a UNCLOS, como o ordenamento jurídico brasileiro definem a pirataria como ato praticado em alto-mar ou em lugar que não esteja submetido a jurisdição de nenhum Estado.

1.1.2 Pirataria em Alto mar

Nesse sentido, a UNCLOS (1982) traz em seu art. 100 o dever dos Estados, mesmo que estes não exerçam soberania sobre o alto mar, de “cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado”.

Portanto, verifica-se que a Convenção de Montego Bay, bem como o ordenamento jurídico dos Estados, a exemplo o Brasil, preocuparam-se com o fenômeno da pirataria, criando um conceito para tal prática.

Entretanto, nota-se que apesar da existência de tais regulamentações, seja a nível nacional ou internacional, estas não são suficientes para coibir a prática da pirataria, posto que inexistente regulamentação que estabeleça a competência internacional para o julgamento dos casos de pirataria.

Em um primeiro momento, por se tratar de uma prática realizada nos mares e oceanos, é possível pensar que cabe ao *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS⁵) julgar os casos de pirataria marítima, posto que este foi criado através das disposições da UNCLOS. Todavia, o citado Tribunal é competente para dirimir conflitos de direito público, tendo a sua jurisdição limitada pelas hipóteses trazidas pela UNCLOS e pelo Estatuto do Tribunal Internacional de Direito do Mar (MENDES, 2013, p. 42).

Dessa forma, somente possuem acesso ao ITLOS os Estados-partes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), conforme o art. 291, part. 1, da Convenção, e as Organizações Internacionais, de acordo com o art. 305, part. 1. do mesmo texto (SÓRIA, 2004, p.1).

Portanto, o ITLOS só possui competência para resolver conflitos entre

⁵Tribunal Internacional sobre Direito do Mar

Estados, e somente nas matérias estabelecidas pela UNCLOS, não possuindo competência para julgar pessoas, tampouco piratas, posto que os ataques praticados por estes são atos privados (CORREA, 2015, p. 298).

Nesse sentido, ressalta Rafaela Correa (2015, p. 298) que:

Em termos de Direito Internacional, a Convenção de Montego Bay limita a luta contra a pirataria em alto-mar, porém, esta deixa em aberto opções para os Estados enfrentarem os ataques piratas, com suas legislações penais. Portanto, é dever dos Estados cooperar com a luta contra esses “ladrões do mar” (CORREA, 2015, p. 298).

Todavia, apesar dos Estados adotarem legislações próprias com o objetivo de coibir a prática da pirataria, muitas dessas legislações, ou mesmo as capacidades judiciais destes Estados, se mostram ineficientes para julgar os atos de pirataria. A exemplo disso estão os casos que envolvem piratas menores de idade e questões envolvendo seguros de embarcações (MASON, 2010, p. 6).

Ainda, verifica-se que pelo fato de a pirataria ser vista como algo distante da realidade atual, por ser compreendida como um “crime do passado”, as legislações dos Estado pecam na criação de uma tipificação penal adequada para a conduta (CORREA, 2015, p. 290).

Dessa forma, apesar de todo Estado ter, conforme a convenção de Montego Bay, o dever de reprimir a pirataria, seja em alto mar, seja dentro das zonas marítimas onde este Estado exerce jurisdição, a ausência de tipificação da conduta nas legislações nacionais dificulta, ou mesmo impossibilita a sua persecução (CORREA, 2015, p. 290).

Nessa perspectiva, é possível compreender o motivo pelo qual a pirataria marítima apesar de ter surgido na Idade Antiga, possui fortes raízes até os dias atuais, posto ser esta uma temática internacional, a qual “afeta a comunidade internacional como um todo, e apenas poderá ser efetiva e corretamente abordada através de esforços internacionais compreensivos e coordenados” (FERREIRA, 2013, p. 14).

Nada obstante, uma vez compreendida a pirataria marítima como um fenômeno de relevância internacional, apesar da falta de regulamentação internacional específica dificultar o combate a essa prática, merece reconhecimento a atuação de algumas Organizações e Agências internacionais no combate e prevenção dos atos de pirataria.

A exemplo destas cita-se a Organização Marítima Internacional (IMO⁶), agência especializada que compõe a ONU (Organização das Nações Unidas), que possui dentre seus objetivos “examinar as questões relativas às práticas restritivas desleais relativas à atividade marítima, bem como examinar todas as questões relativas à atividade marítima”, dentre outros (CORREA, 2015, p. 296).

Possui fundamental importância também a atuação da *Internacional Maritime Bureau* (IMB), organização que é especializada no combate à pirataria marítima, e que compõe o departamento especializado da Câmara de Comércio Internacional (ICC) (CORREA, 2015, p. 296).

Isto posto, vale ressaltar que a atuação das Organizações e Agências internacionais serão explanadas de forma mais abrangente no último capítulo do presente trabalho.

1.2 A definição de navio e as bandeiras de conveniência

Para uma melhor análise do tema do presente trabalho mostra-se de grande relevância a percepção dos conceitos de navio e embarcação, bem como a compreensão da nacionalidade e registro dos navios, de forma entender o fenômeno da bandeira de conveniência.

Entretanto, apesar do conceito de navio mercante ser um dos elementos essenciais para a existência do direito marítimo, nota-se que inexiste na doutrina, bem como nos ordenamentos jurídicos dos Estados, um conceito universal de navio (ZANELLA, 2017, p. 87-88).

Para o entendimento do conceito de navio, é necessário inicialmente conhecer o conceito de embarcação, assim compreendida como:

Construções náuticas – ou engenhos flutuantes suscetíveis de locomoção na água – dotadas ou não de propulsão própria e exploradas economicamente nos mercados de frete, no turismo, na rebocagem, na indústria do petróleo e em outros mercados específicos relacionados ao tráfego e tráfico marítimos (MARTINS, 2013, p. 122).

Conhecido o conceito geral de embarcação, passa-se a análise das teorias que buscam definir o conceito de navio. De um lado tem-se a teoria contemporânea, a qual adota uma posição pragmática, entendendo que navio é toda e qualquer

⁶ *International Maritime Organization*

construção que tenha como destinação a navegação, sendo esta a teoria adotada por países como a Itália e a Espanha (MARTINS, 2013, p. 122).

Divergindo desse conceito, encontra-se a segunda teoria, a qual consolida o entendimento de que o navio é uma espécie de embarcação, sendo tal conceito vinculado “à atividade de transporte por vias marítimas ou navegáveis”. Esta teoria é adotada por países como a Inglaterra e Brasil (MARTINS, 2013, p. 123).

Ressalte-se que a legislação brasileira, notadamente o Código Comercial de 1850 utilizam de maneira indiscriminadas as palavras “embarcações” e “navios”, fazendo uso das citadas palavras como sinônimos, posto que Código Comercial traz apenas o conceito de embarcação (ROMANO, 2017, p. 1).

Nada obstante tal pluralidade de conceitos, o Brasil tem se mostrado tendencioso a reputar aos navios o conceito de embarcação de grande porte, o qual possui natureza jurídica de bem móvel, e em alguns casos expressamente previstos em lei pode se tornar de bem imóvel, como nos casos de hipoteca naval (MARTINS, 2013, p. 125).

Compreendido o navio enquanto embarcação de grande porte, entende-se que 2 (dois) são os seus elementos constitutivos intrínsecos, qual seja a flutuabilidade e navegabilidade, de modo que inexistindo qualquer um desses, não será possível a sua classificação como embarcação (ZANELLA, 2017, p. 87-88).

Conforme Eliane M. Octaviano Martins (2013, p. 126-132), a navegabilidade relaciona-se com os aspectos funcionais, operacionais e técnicos do navio, tornando-o capaz de navegar e realizar o transporte aquaviário em segurança. Salienta ainda que essa navegabilidade divide-se em técnica e funcional, a técnica caracteriza-se quando o navio possui o seu estado físico de acordo com as normas de segurança obrigatórias, já a navegabilidade funcional diz respeito a capacidade do navio de efetuar a atividade que lhe é designada, seja esta para o transporte de pessoas ou mercadorias.

Por sua vez, a flutuabilidade está intrinsecamente ligada a navegabilidade, compreendida pelo dever de flutuar, e uma vez não obedecido tal elemento constitutivo, o navio perde, por consequência, a sua navegabilidade (MARTINS, 2013, p. 130).

Ainda quanto aos navios, resta tecer alguns comentários acerca da sua nacionalidade e registro, pertinentes a sua individualização, que se dá por meio do domicílio do navio, seu nome e sua nacionalidade.

A nacionalidade do navio encontra previsão no art. 91 da UNCLOS (1982):

Art. 91: Nacionalidade dos navios:

1. Todo Estado deve estabelecer as condições para a concessão de sua nacionalidade a navios, para o registo de navios no seu território, e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios têm a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

2. Todo Estado deve emitir para os navios aos quais tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.

Dessa forma, a nacionalidade dos navios mostra-se de grande relevância para a segurança dos mares, de modo a gerar benefícios, por meio dos quais é possível obter um maior controle sobre essas embarcações e reconhecer o regime jurídico aplicado a estas, bem como proteger essas embarcações em alto mar, ressaltando-se que que registrado um navio sob a nacionalidade de determinado Estado, este passa a exercer o seu controle e jurisdição sobre o navio (PLATCHEK, 2007, p. 465-466).

No caso do Brasil, o procedimento e requisitos para o registro de embarcações encontra-se disposto na Lei n.º 7.652 de 1988, tendo esta como finalidade o estabelecimento da segurança, validade, nacionalidade e publicidade da propriedade de embarcações.

Urge observar ainda que no Brasil o registro no Tribunal Marítimo só é exigido para as embarcações que possuam arqueação bruta superior a 100 (cem) toneladas, sendo exigido das embarcações com arqueação bruta abaixo deste limite apenas a inscrição na Capitania dos Portos, conforme é possível observar no art. 3º da Lei n.º 7.652 (BRASIL, 1988), devendo tal inscrição seguir os moldes da Lei n.º 9.774 de 1998.

A Lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997 estabelece os requisitos para a obtenção da nacionalidade brasileira pelas embarcações, conforme os artigos a seguir:

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação (BRASIL, 1997).

Isto posto, apesar da existência na Convenção de Montego Bay de orientações no sentido de estabelecer critérios acerca da nacionalidade e registro de

navios, percebe-se que estes tendem a variar conforme a conveniência e interesses das nações, acarretando, assim, no surgimento de navios apátridas ou com dupla nacionalidade (PLATCHEK, 2007, p. 467).

Os navios apátridas, em especial, possuem grande destaque na temática da pirataria marítima, uma vez que por estes não possuem vínculo com qualquer nação, não arvorando qualquer bandeira, geralmente são estas as embarcações que se tornam piratas (PLATCHEK, 2007, p. 468).

De acordo com Tiago V. Zanella (2017, p. 95), merece destaque, ainda, o estudo das bandeiras de conveniências, que podem ser definidas como “a bandeira ou pavilhão de Estados que atribuem nacionalidade aos navios sem a exigência do vínculo substancial”.

As bandeiras de conveniência são definidas pela *International Transport Workers Federation* (ITF) como um navio que não possua “nenhum vínculo genuíno entre o armador ou proprietário e o pavilhão da embarcação, ou seja, quando a propriedade beneficiária e o controle do navio estão sediados em país ou países diferentes ao da bandeira que o navio arvora” (PLATCHEK, 2007, p. 471).

No tocante a estas, compreendida a sua definição, resta tecer alguns comentários acerca das vantagens e desvantagens da adoção dessas bandeiras de conveniência. Em um primeiro momento, observa-se que os países que adotam as bandeiras de conveniência costumam oferecer facilidades para o registro das embarcações, facilidades estas que vão desde a inexistência de vínculo substancial entre o Estado do Registro e o navio, a facilidades de ordem fiscal (MARTINS, 2013, p. 160).

Dessa forma, não sendo os Estados que concedem a bandeira de conveniência, em regra, signatários da UNCLOS, bem como de outras convenções internacionais que dizem respeito as regras e normas de segurança marítima, torna-se mais fácil a concessão de sua nacionalidade a navios, sem que para isso existam critérios tão rigorosos, criando, assim, uma maior competitividade destes Estados, tendo em vista que essas regras e normas de segurança interferem diretamente no chamado “direito de custo”, que são as normas que interferem nos custos trabalhistas, fiscais, de frete e etc. (ROMANO, 2017, p. 1).

Nessa perspectiva, tem-se a adoção da bandeira de conveniência como uma vantagem, posto que gera uma maior competitividade, eficiência e lucratividade ao setor da navegação marítima. Em contrapartida, a bandeira de conveniência traz

consigo também inúmeras desvantagens, tais como as condições insatisfatórias de trabalho da tripulação, altos índices de desastres marítimos, evasão de divisas e o chamado tráfico de terceira bandeira (MARTINS, 2013, p. 161).

Outra desvantagem decorrente da adoção de bandeiras de conveniência é o fato de que os navios que arvoram uma bandeira de conveniência não integram a economia dos Estados que concedem a sua bandeira através do registro, e sequer frequentam com regularidade o citado país, não contribuindo, portanto, para o comércio do mesmo (ROMANO, 2017, p. 1).

Conforme Eliane M. Octaviano Martins (2013, p. 161) ocorre exatamente o oposto, também chamado de tráfico de terceira bandeira, que é quando os navios que arvoram uma bandeira de conveniência realizam um “tráfico marítimo estranho à mobilização do comércio exterior do país cuja bandeira arvoram”. Em decorrência disso, a fiscalização e controle exercido pelo país concedente da bandeira, que já eram escassos, tornam-se inexistentes.

Cabe ainda ressaltar que apesar da regra ser a de que o navio só pode possuir uma nacionalidade, além da bandeira de conveniência, existe também a concessão do segundo registro, meio criado por alguns países, inclusive o Brasil, para conceder vantagens semelhantes ao da bandeira de conveniência, de forma a resguardar a frota mercante desses países. Entretanto, diferentemente do que ocorre com a bandeira de conveniência, no segundo registro, a inscrição deste não gera a perda da nacionalidade do país que possui a propriedade marítima, tampouco gera a dupla nacionalidade (MARTINS, 2013, p. 164-165).

O que ocorre é que uma vez concedido o segundo registro, haverá a suspensão do registro da propriedade marítima, ou seja, do primeiro registro, passando, assim, este navio a integrar a frota do país concedente do segundo registro e a se sujeitar a todas as leis e convenções internacionais que dizem respeito a segurança da navegação que aquele país for signatário (MARTINS, 2013, p. 165).

Esse modelo é utilizado por países como a Alemanha e Noruega, sendo estes os chamados segundos registros de maior importância no cenário internacional, bem como por Portugal, Bélgica, Inglaterra, Dinamarca e pelo Brasil, sendo no Brasil este segundo registro denominado Registro Especial Brasileiro (REB) (MARTINS, 2013, p. 165). No tocante aos impactos, ou mesmo a relevância dessa temática para o estudo da pirataria marítima na contemporaneidade, torna-se mister a análise dos gráficos anexados ao final da presente pesquisa.

No anexo 1 é possível perceber através dos dados retirados do Relatório da Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD⁷), na Review of Maritime Transport do ano de 2018, os principais países de registro aberto, ou seja, que adotam a bandeira de conveniência ou o segundo registro, que possuem as maiores frotas mercantes, bem como o número de embarcações pertencentes a estes, com a quantificação da tonelagem bruta e da participação destes no mercado. Destacam-se, nos primeiros lugares, a Libéria, o Panamá, as Ilhas Marshall, Hong Kong (China) e Singapura.

Em contrapartida, no anexo 2, retirado do relatório efetuado pelo IMB referente aos dados de pirataria e roubos armados a navios no ano de 2017, compreende-se que os navios cujos os registros são de países como a Libéria, o Panamá, as Ilhas Marshall e Singapura foram vítimas de ataques piratas doze vezes ou mais que os navios registrados com outras nacionalidades.

Nesse sentido, volta-se a salientar as desvantagens do uso da bandeira de conveniência, posto que, uma vez que estes não integram a economia dos Estados que concedem a sua bandeira, tampouco frequentam com regularidade os portos destes Estados, como já visto anteriormente, torna-se extremamente difícil aos países concedentes do registro a fiscalização dessas embarcações, bem como realizar a segurança desses navios em alto mar, os que os torna vítimas mais frequentes da pirataria, sendo um fator determinante para isto também a falta de regulamentação internacional.

⁷ *United Nations Conference on Trade and Development*

2 OS SEGUROS MARÍTIMOS DE EMBARCAÇÕES E CARGAS

Os contratos de seguro surgiram de fato apenas no século XIX, mas de acordo com alguns pesquisadores e estudiosos, a prática dos seguros marítimos deriva dos povos ribeirinhos do Golfo Pérsico no século VI (LACERDA, 1984, p. 280).

Nesse sentido, esclarece Samir Keedi (2008, p. 163) que o seguro é uma atividade de origem antiga, a qual se assemelhava a uma aposta, onde os chamados “banqueiros” realizavam propostas aos donos das cargas e transportadores, de modo que por estes era pago um valor determinado, a fim de adquirir a possibilidade de reembolso na ocorrência de algum dano ou avaria à carga.

Com o desenvolvimento da prática foi criado o chamado “*underwriter*”⁸, figura que realizava negócios com o banqueiro, por meio da análise do “risco através da proposta ou do seu conhecimento do risco e dá a ele um custo de seguro (preço/prêmio) que será suportado pela seguradora” (KEEDI, 2008, p. 163).

No cenário atual o seguro marítimo é descrito e conceituado pelas legislações nacionais dos Estados, sendo no Brasil previsto no art. 666 do Código Comercial (BRASIL, 1850), o qual dispõe que é o contrato pelo qual o segurador:

Tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado, só pode provar-se por escrito, a cujo instrumento se chama apólice; contudo julga-se subsistente para obrigar reciprocamente ao segurador e ao segurado desde o momento em que as partes se convierem, assinando ambas a minuta, a qual deve conter todas as declarações, cláusulas e condições da apólice (BRASIL, 1850).

Em âmbito nacional, em 1966 foi elaborado o Decreto Lei n.º 73, através do qual foi instituído o Sistema Nacional de Seguros Privados e foram reguladas as operações que dizem respeito aos seguros, o que ocasionou na criação do Conselho Nacional de Seguros Privados, a Superintendência de Seguros Privados, Brasil Resseguros e as sociedades seguradoras e corretoras (KEEDI, 2008, p. 164-165).

Conforme Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 642), em um cenário geral, as legislações modernas de seguros marítimos, bem como as cláusulas-padrão utilizadas nestes, seguiram a tendência da Lei Inglesa de Seguros Marítimos, datada do ano de 1906. Nesse sentido, esclarece a autora que em se tratando de seguro

⁸ Tradução livre: segurador

marítimo de transporte internacional, usualmente são utilizadas cláusulas padronizadas, e no que diz respeito ao seguro marítimo de cascos, em regra são utilizados 2 (duas) apólices, para seguros a tempo e para seguros por viagem.

Acerca dessa temática, J. C. Sampaio Lacerda (1984, p. 285) afirma que estes seguros, realizados até o fim de determinada viagem ou por um lapso temporal estipulado apresentam claros inconvenientes, uma vez que pode haver a necessidade de que a mercadoria esteja protegida pelo seguro mesmo após o desembarque ou pode ser que o lapso temporal determinado expire antes do navio chegar ao seu destino.

Além do seguro denominado de a termo ou por viagem, existe também o seguro limitado e ilimitado, o limitado é compreendido por ser aquele onde há a fixação de um limite para o objeto segurado, já o seguro ilimitado é aquele no qual a empresa seguradora se responsabiliza pela indenização de todos os danos e perdas sofridos, tendo este tipo de apólice caído em desuso, sendo mais comum a utilização do seguro limitado (ROMANO, 2017, p. 1).

Existem ainda as espécies de seguro denominadas de seguro total ou parcial, seguro por assinatura e seguro a prêmio. O seguro total caracteriza-se pela cobertura do valor integral do objeto do seguro, já o parcial cobre apenas uma parte do valor deste; o seguro por assinatura, também chamado de seguro flutuante, é o tipo de seguro que visa a cobertura de coisas fungíveis e se dá através de uma apólice que pode ser modificada conforme as averbações posteriores realizadas à cada embarque (ROMANO, 2017, p. 1).

Por sua vez, o seguro a prêmio diz respeito à hipótese de haver vários segurados e apenas um segurador, “sendo as obrigações de cada um determinadas e distintas. Já o seguro mútuo existe quando se forma uma associação entre os segurados para suportarem em comum os sinistros que possam suceder” (ROMANO, 2017, p. 1).

Portanto, sabendo que na presente temática torna-se mister a compreensão dos contratos de seguro marítimo de transporte internacional de mercadorias e embarcações, bem como todas as especificidades decorrentes destes, passa-se inicialmente à análise das cláusulas-padrão que são comuns nas apólices de seguro marítimo de cascos e de mercadorias, sendo o tema do tópico seguinte as cláusulas específicas de cada uma das apólices.

2.1 Cláusulas-padrão comuns aos Contratos de Seguro Marítimo de mercadorias e embarcações

No que diz respeito as cláusulas-padrão de riscos cobertos em ambas as apólices, a primeira delas a ser analisada é a fortuna do mar ou perigos do mar, conceituada como as circunstâncias de fato que geram riscos a atividade da navegação marítima em decorrência de eventos inevitáveis ou imprevisíveis (MARTINS, 2015, p. 642).

J. C. Sampaio Lacerda (1984, p. 294) esclarece que os riscos marítimos possuem várias espécies, sendo estes riscos classificados em ordinários e extraordinários. Os extraordinários são aqueles que necessitam de tarifas especiais, e os ordinários são aqueles que possuem cobertura através de apólices simples, dispensando a necessidade de tarifa especial.

Isto posto, o autor conceitua a fortuna do mar como situações derivadas de casos fortuitos, tais como os encalhes, naufrágios, tempestades e etc. (LACERDA, 1984, p. 294). Entretanto, a doutrina tem aprofundado esse entendimento, compreendendo que a fortuna do mar ou perigos do mar decorrem de casos fortuitos ou de força maior, tipificados como atos de Deus (*Acts of God*), nesse sentido:

Destacam-se, ainda, teorias no âmbito do direito marítimo que diferenciam caso fortuito de força maior relacionando o caso fortuito à conduta humana, em especial a falta (ou culpa náutica), e força maior a eventos da natureza. Trata-se de um entendimento que encontra antagonismo conceitual na doutrina mundial. Em sentido contrário, o direito comparado apresenta a doutrina alemã, que consolida o conceito de força maior ser decorrente da força da natureza; e o de caso fortuito resultante da conduta humana (MARTINS, 2015, p. 642).

Além da fortuna do mar, caracteriza-se como cláusula-padrão nas apólices de cascos e mercadorias os riscos relativos a incêndios e explosões, desde que estes não tenham sido causados pelo segurado ou seus prepostos, seja por ação, omissão ou participação destes. Neste caso, comprovado o envolvimento do segurado ou de seus prepostos, esse risco não terá cobertura pela apólice de seguro, uma vez que caracterizará ato do próprio segurado (MARTINS, 2015, p. 645).

Os incêndios e explosões são riscos que possuem como causa fatos independentes de um ou de outro, conforme a classificação de J. C. Sampaio Lacerda (1984, p. 294). Ainda no tocante as cláusulas, outra cláusula comum nas apólices aqui estudadas é a de alijamento, que nada mais é que “a ação deliberada de jogar, alijar a carga ou parte do equipamento do navio ao mar com a finalidade de tornar o navio

mais leve ou retirá-lo de uma situação de necessidade ou emergência” (MARTINS, 2015, p. 645).

Afirma Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 645) que na maioria dos casos o alijamento, enquanto ato intencional realizado em situação de perigo real e iminente, irá configurar-se como avaria grossa, tema objeto dos tópicos seguintes, portanto, só será aplicada a cláusula de alijamento nas hipóteses em que não esteja configurada esse tipo de avaria. Ressalta ainda a citada autora, que o segurado não terá direito a indenização quando este alijamento visar evitar ou prevenir algum sinistro que não possua cobertura na apólice.

Outra cláusula que merece atenção é a baratária (*barratry*), conceituada como um ato criminoso praticado por qualquer indivíduo da tripulação ou pelo capitão, ou mesmo por ambos, de forma a causar danos ao navio ou à mercadoria (ANJOS, 1992, p. 86). Entretanto, percebe-se que tal conceito sofreu alterações ao longo do tempo, sendo a baratária classificada atualmente como criminosa, fraudulenta ou simples (MARTINS, 2015, p. 646).

A baratária criminosa consiste, geralmente, em atos de rebeldia, podendo ser exemplificada pelos crimes de dano e crimes contra a segurança dos meios de comunicação. Já a baratária fraudulenta é compreendida por atos dolosos ou maliciosos, enquanto que a baratária simples resulta de atos de imprudência, imperícia e negligência. De forma semelhante a que ocorre no alijamento, se demonstrada a participação do segurado na prática da baratária, esta se configurará como ato do segurado, ocasionando a exclusão da obrigação de indenizar ou mesmo a nulidade do contrato (MARTINS, 2015, p. 646-647).

Urge mencionar ainda a cláusula de demais riscos, que é aquela que abrange riscos de natureza, gênero ou espécie semelhante aqueles que possuem cobertura na apólice, mas que não possuem previsão expressa de cobertura nesta. Há ainda a cláusula de roubo e furto, que apesar de não ser caracterizada como cobertura básica, geralmente é contratada pelos segurados, seguindo a tendência das cláusulas anteriormente vistas, quanto a exclusão de cobertura do seguro nos casos em que o furto ou roubo for cometido pelo comandante ou pela tripulação (MARTINS, 2015, p. 647).

A cláusula de exclusões ou riscos excluídos, caracteriza-se pelos riscos que não possuem cobertura na apólice, ou não podem ser cobertos por esta em razão da vedação legal, como por exemplo o contrabando e embarque ilícito de

mercadorias, já a cláusula rescisória diz respeito as disposições acerca da rescisão do contrato de seguro, ou mesmo de resseguro, sendo vedada na legislação brasileira que essa rescisão seja feita de forma unilateral (MARQUES, 2015, p. 650).

Há ainda a cláusula *held covered*⁹, também chamada de omissões cobertas, através da qual é possível a cobertura em casos de omissão no contrato de seguro, desde que tal omissão não seja produto de má-fé do segurado (CARVALHO FILHO, 2009, p. 87).

Por fim, tem-se as cláusulas de avarias simples ou particular, que são aquelas que englobam os riscos cobertos e as perdas derivadas destes, bem como os custos de preservação e segurança do objeto segurado; a cláusula livre de avaria particular, que caracteriza-se pela exclusão do dever de indenizar em caso de avaria particular, trazendo como exceção as hipóteses que o sinistro decorrer de encalhe, incêndio e etc.; e por fim, a cláusula de avaria grossa e despesas de salvamento, que dispõe sobre a cobertura das perdas geradas por atos de avaria grossa e custos relacionados ao salvamento realizado para prevenir outros riscos e perdas que possuem cobertura na apólice (MARQUES, 2015, p. 654).

Portanto, compreendidas as cláusulas gerais comuns aos contratos de seguro marítimo de embarcações e mercadorias, faz-se mister o estudo do instituto das avarias marítimas, tema do próximo tópico, para uma posterior análise das cláusulas específicas de cada um desses contratos de forma individual.

2.2 Os contratos de seguro marítimo de transporte internacional de mercadorias e embarcações

No tocante aos contratos internacionais de seguros, sejam estes referentes ao transporte de mercadoria ou às embarcações, urge ressaltar que a pluralidade de costumes, idiomas, nacionalidades e práticas utilizadas no comércio internacional fez surgir a necessidade de criação de uma norma capaz de padronizar os conceitos e termos utilizados nestes contratos, de forma a dirimir os conflitos entre as partes contratantes (GAMA, 2005, p. 112).

⁹ Tradução livre: cobertura mantida

Visando esse objetivo, a *International Chamber of Commerce*¹⁰ (ICC) editou a *International Commercial Terms*¹¹, comumente chamada de *Incoterms*, nesse sentido, ressalta Mariana Casati Nogueira da Gama (2005, p. 112) que a submissão das disposições existentes nesses termos comerciais, apesar de não decorrer de nenhuma legislação, vincula as partes contratualmente, constituindo o costume internacional mais utilizado no comércio internacional hodiernamente.

A princípio é analisado o contrato de seguro de transporte internacional de mercadorias, compreendido por ser aquele que visa a proteção da carga contra perdas e danos, de forma a ressarcir os prejuízos advindos de um eventual sinistro (MARTINS, 2015, p. 654), nesse sentido, ressalta a autora que a contratação do seguro de transporte internacional de mercadorias é na maioria dos casos realizada com base no *Incoterms*, em que pese o seu caráter facultativo.

Este é o mesmo entendimento do autor Samir Keedi (2008, p. 174), ao afirmar que o contrato de seguro com viés para o transporte de mercadorias visa segurar a carga durante todo o seu transporte, de modo que deve ser dada a devida observância ao acordado pelas partes contratantes e o disposto no *Incoterms*.

Acerca dessa temática Mariana Casati Nogueira da Gama (2005, p. 113) esclarece que apesar do caráter facultativo do *Incoterms* para os contratos de seguro marítimo, esta é a prática realizada na maioria dos países. Saliencia, ainda, que apesar da contratação do seguro de mercadorias ser destituída de caráter essencial, esta se torna praticamente obrigatória para a formalização do contrato de compra e venda, tendo em vista os impactos que um sinistro pode ocasionar na atividade empresarial.

Nesse sentido:

Com efeito, a contratação de qualquer serviço que apresente algum risco à atividade empresarial, no caso a prestação de serviço de transporte marítimo, obriga às partes a procurar uma garantia que permita transferir este risco a terceiros para tanto habilitados, papel exercido pelas companhias seguradoras. Assim, no contrato de seguro, terceiros assumem o risco de indenizar, dentro dos limites pactuados e mediante o pagamento de certa quantia pecuniária (o prêmio), a perda ou o danos sofridos pelo objeto segurado ou quaisquer outras prestações contratadas. Aquele que se encontra resguardado pela cobertura securitária é denominado “segurado”; quem se beneficia do pagamento da indenização é conhecido por “beneficiário” da apólice de seguros (GAMA, 2005, p. 113).

Isto posto, em se tratando de contrato de seguro marítimo de mercadorias, o contratante deve fornecer inúmeras informações à seguradora, dentre elas o valor

10 Tradução livre: Câmara de Comércio Internacional

11 Tradução Livre: Termos Comerciais Internacionais

da mercadoria, a sua descrição completa, sua natureza, peso bruto e líquido, tipo de embalagem, número de volumes e locais de embarque e desembarque, de forma que sejam estipulados os riscos cobertos, o valor do seguro e etc. (MARTINS, 2015, p. 654-655).

Dessa forma, ciente das informações básicas que devem ser fornecidas quando da contratação do seguro marítimo de mercadorias, torna-se mister o conhecimento das coberturas básicas desses contratos, bem como as cláusulas e coberturas adicionais.

2.2.1 Coberturas básicas

No que tange os contratos de seguro marítimo e as suas coberturas básicas, Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 656) afirma que na prática do transporte marítimo de mercadorias são utilizadas 3 (três) cláusulas padronizadas, sendo estas listadas conforme o seu grau de abrangência dos riscos cobertos: a cláusula *all risks*¹², também chamada de cláusula A, a cláusula *with average*¹³ (WA) ou cláusula B, e a cláusula C, também chamada de *free from particular average*¹⁴.

Por questões didáticas a exposição dessas cláusulas é feita da forma menos abrangente à mais abrangente, de modo que a primeira a ser analisada será a Cobertura Básica Restrita, também chamada de Cláusula C ou *free from particular average*.

De acordo com Samir Keedi (2008, p. 182) a Cláusula C é a menos abrangente dentre as 3 (três) cláusulas, sendo o propósito desta a cobertura dos danos causados pelos atos relacionados aos riscos do transporte, ou seja, pelos acidentes relacionados ao veículo transportador, bem como a cobertura nas hipóteses de perda total em decorrência de avaria grossa e percursos preliminares, ou mesmo posteriores a rota de transporte proposta inicialmente.

Além desses casos, a Cláusula C garante cobertura também nos casos de colisão gerada por ambos os navios, e no que diz respeito às avarias simples ou particulares a sua cobertura se estende apenas aos casos de “perda total da mercadoria por avaria simples decorrentes de encalhe, naufrágio, soçobramento do

12 Tradução livre: todos os riscos

13 Tradução livre: com avarias

14 Tradução livre: livre de avarias particulares

navio [...], colisão ou contato do navio com qualquer objeto externo que não seja água, descarregamento da carga em porto de arribada e alijamento” (MARTINS, 2015, p. 658).

Acrescenta ainda Samir Keedi (2008, p. 182-183) que essa é a cobertura aplicável em casos de incêndio, explosão, perda total decorrente de fortuna do mar, bem como quaisquer despesas extraordinárias oriundas da carga, descarga ou armazenamento de mercadorias. Entretanto, salienta o autor que a cláusula C não cobre o roubo ou o extravio dessas mercadorias.

Acerca dessa temática, esclarece Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 658) que em regra não haverá tal cobertura, todavia, esta poderá ocorrer nos casos em que o extravio for comprovado através de certificado emitido pelo transportador, ou nos casos em que o transportador for relapso, deixando decorrer 6 (seis) meses sem que realize tal emissão. Ressalta ainda a autora que o roubo ou extravio de mercadorias só possuirá cobertura da Cláusula C quando estas estiverem acondicionadas em embalagens específicas.

A segunda cláusula estudada é a de Cobertura Básica Restrita, também nomeada de Cláusula B ou *with average*¹⁵ (WA), e compreende-se por ser uma cláusula de cobertura intermediária entre as cláusulas A e B, prevendo a cobertura total e parcial dos danos gerados aos volumes (MARTINS, 2015, p. 657).

Desse modo, compreende-se que a cláusula B possui todas as coberturas mencionadas na cláusula C, passando a cobrir, também, a entrada de água do mar, lago ou rio na embarcação, veículo ou mesmo no *container* ou local de armazenagem, bem como a perda parcial gerada por terremoto, erupção vulcânica, fortuna do mar ou arrebatamento pelo mar (KEEDI, 2008, p. 184).

Urge ressaltar, todavia, que a cláusula B não cobre causas externas, como o extravio e roubo de mercadorias, embarques e desembarques, e danos decorrentes da manutenção portuária, tais como vazamentos, infiltrações e ferrugem (MARTINS, 2015, p. 657).

Por fim, torna-se mister a compreensão da cláusula A, também denominada de cláusula *all risks* ou Cobertura Básica Ampla, que caracteriza-se por ser a cláusula mais abrangente dentre as 3 (três), e possui como finalidade a garantia de cobertura ao segurado que venha a sofrer prejuízos “em consequência de todos

¹⁵ Tradução livre: com avaria

os riscos de perda ou dano material sofrido pelo objeto segurado, descrito na apólice ou averbações em razão de quaisquer causas externas, exceto as previstas como não-indenizáveis” (KEEDI, 2008, p. 184).

Além das cláusulas básicas já estudadas, os seguros marítimos de transporte internacional de mercadorias possuem ainda inúmeras cláusulas adicionais, as quais não são abordadas de forma profunda no presente capítulo, posto que no capítulo seguinte são estudadas as cláusulas pertinentes a temática do presente trabalho, qual seja a pirataria marítima.

2.2.2 Coberturas adicionais

Entretanto, mostra-se de fundamental importância explicar, ainda que de forma breve, as principais coberturas adicionais, dentre elas a cláusula adicional em trânsito, a cobertura de extravio e roubo, cláusula adicional de rejeição ou retorno de mercadoria, de não beneficiar/não reversão, cláusula de lucros esperados para seguros de importação, de impostos sobre mercadorias importadas e cláusula de direito aduaneiro, cláusula especial de classificação de navios, de admissão de navegabilidade do navio, de destruição de salvados (MARTINS, 2015, p. 659-662).

Acerca das coberturas adicionais Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 662) salienta que para a contratação dessas coberturas faz-se necessária a contratação prévia de uma das cláusulas básicas já abordadas, não havendo a possibilidade, portanto, da contratação das coberturas de forma isolada.

Além das coberturas adicionais já mencionadas, existem ainda aquelas cláusulas específicas para frete, cobertura de despesas, cobertura adicional para embarques aéreos sem valor declarado, risco de greves, riscos de guerras para embarques aquaviários e aéreos, prorrogação de prazo de duração dos riscos, cobertura adicional de extensão de cobertura e abertura de volumes, de benefícios internos, de mercadorias transportadas em veículos do segurado, riscos de quebra, para bens usados, transbordo e desvio de rota, dentre outras (KEEDI, 2008, p. 191-197).

Conhecidas as cláusulas de cobertura básica e de cobertura adicional dos contratos de seguro marítimo de transporte de mercadoria, torna-se relevante também a compreensão acerca das cláusulas específicas dos contratos de seguro marítimo de embarcações.

No tocante a este tipo de seguro, entende-se na doutrina que este possui caráter obrigatório e que engloba de forma geral os danos e as perdas ocasionadas pelos fatos gerados pelo homem, fortunas do mar, incêndio, explosão, avarias grossas e particulares, risco de perda total, assistência e salvamento, dentre outros (MARTINS, 2015, p. 664).

Nesse sentido, esclarece a autora que apesar da sua denominação, os seguros marítimos de embarcações não se restringem apenas à cobertura de cascos e máquinas, devendo ter uma especial atenção também a cobertura de embarcações em construção e embarcações paralisadas (MARTINS, 2015, p. 665-668).

Isto posto, compreende-se que os seguros marítimos de embarcações englobam o casco e os equipamentos existentes à bordo, sejam estes durante a navegação propriamente dita, ou durante o período de construção, reparação, paralisação ou desmontagem da embarcação, e possuem como objetivo a proteção do segurado as perdas e danos que venham a atingir o casco e os equipamentos, quer sejam estes existentes dentro da embarcação ou aqueles que exerçam operações na água, “incluindo navios de comércio dedicadas ao transporte de mercadorias e/ou de passageiros, embarcações de serviços especializados, embarcações de pesca, náutica de recreio e embarcações afetas à atividade marítimo-turística” (SARDINHA, 2017, p. 30).

O seguro para embarcações em construção ou embarcações paralisadas tem como cláusula mais utilizada a cláusula *builder's risks/building risks*¹⁶ que trata sobre a cobertura dos riscos envolvidos na reparação, ou mesmo na construção naval, sendo comum a utilização desse tipo de seguro para reparar defeitos de construção ou custos com materiais e mão de obra (MARTINS, 2015, p. 665).

Já o seguro marítimo de cascos e máquinas tem como escopo a cobertura dos riscos gerados ao navio como um todo, aos seus equipamentos e acessórios, sendo indiferente se este se encontra atracado ou realizando viagem, sendo uma prática recorrente para esse tipo de seguro a utilização das apólices por tempo ou por viagem, devendo ser ressaltado ainda, as hipóteses de cobertura adicionais e especiais, dentre elas a cobertura sobre perda total, assistência e salvamento e avaria grossa, responsabilidade civil por abalroação, avaria particular, desembolso,

16 Tradução livre: riscos da construção

responsabilidades excedentes, valor aumentado, seguro de construtores navais e responsabilidade civil ampla (MARTINS, 2015, p. 666-670).

Por fim, a título de curiosidade, urge ressaltar que no Brasil os seguros são regulamentados pelo Ministério da Fazenda, através da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), sendo este o órgão responsável pela fiscalização e controle do mercado de seguros, tendo tal órgão editado normas para estabelecer as condições gerais e especiais para os seguros marítimos (GAMA, 2005, p. 112).

3 OS IMPACTOS GERADOS PELA PIRATARIA MARÍTIMA NOS CONTRATOS DE SEGUROS MARÍTIMOS

No presente capítulo são abordadas as consequências da pirataria marítima nos contratos de seguros marítimos, quer sejam estas no campo econômico, social ou jurídico. Para tanto, são analisadas as principais causas da pirataria marítima e como estas refletem não só no mercado de seguros, mas no comércio marítimo e na economia internacional.

A princípio, faz-se mister compreender a relevância da segurança marítima no atual contexto socioeconômico e político mundial, posto que as frequentes ameaças piratas existentes nas principais rotas de transporte marítimo têm provocado uma mobilização internacional.

3.1 A ameaça da pirataria a Segurança Marítima

A preocupação com a segurança marítima não é algo recém surgido no contexto do direito marítimo, esse receio sempre existiu, mesmo que em menores proporções, como pode ser percebido com a criação da Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da navegação Marítima em 1988, que tinha como escopo o fomento de um acordo internacional de cooperação, de forma a propiciar uma maior efetividade de segurança dos mares, preocupando-se também com a proteção as embarcações, submersíveis e flutuantes (AKABASSI, 2016, p. 51).

Nesse sentido, Evelyne Akabassi (2016, p. 52) ressalta que essa grande evolução quanto a segurança marítima, que promoveu a ampliação da sua abrangência internacional, visa impedir o aumento dos números de pirataria, bem como os casos de terrorismo nos mares, ou seja, pretende coibir as ações criminosas que se tornam a cada dia mais especializadas. Salienta ainda, que essa segurança marítima não se dá apenas às pessoas, mas também às cargas transportadas e à própria embarcação, tendo em vista o seu inegável reflexo na economia mundial, o qual é esclarecido mais à frente.

Assim, considerando a falta de uma regulamentação internacional apta a garantir a efetividade da segurança marítima, como já abordado no primeiro capítulo, tem-se que muitas das medidas propostas para reduzir o número de ataques piratas

tratam-se de ações cotidianas, como a realização de travessia em grupos nas rotas mais perigosas, podendo ser feito o acompanhamento de patrulha das águas que muitas vezes acabam por atrapalhar os compromissos relativos aos horários de destino da mercadoria, uma vez que essa fiscalização é geralmente realizada por embarcações mais lentas (AKABASSI, 2016, p.53).

3.1.1 Combate internacional à pirataria

Um dos principais veículos de combate à pirataria é a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS¹⁷), a qual foi aprovada pelo ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto Legislativo n.º 11/80, que teve a sua promulgação através do Decreto n.º 87.186/95, passando o Brasil desde então a figurar como Estado membro.

O SOLAS dispõe em seu art. 99 que os navios devem possuir um sistema de informação de navios *Ship Reporting Systems (SRS)*¹⁸ de caráter obrigatório que auxilie o Estado Costeiro, através de notificações, a notar presença de outros navios, ficando desde logo em estado de alerta (ZANELLA, 2017, p. 655).

Entretanto, explica Tiago V. Zanella (2017, p. 654) que o funcionamento do sistema retro mencionado deve estar em concordância com as diretrizes e normas estabelecidas pela IMO no qual “os Governos contratantes deverão submeter à Organização as propostas de sistemas de informações a serem enviados pelos navios”.

Destarte, a Convenção da IMO (1958) prevê em seu art. 1º como principal objetivo:

Articular esforços para proporcionar a cooperação entre governos no campo da regulação internacional e de práticas relacionadas aos problemas técnicos de todos os tipos que afetem a segurança no comércio internacional; estimular e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões referentes a segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marítima das embarcações.

Assim, nota-se que esta Convenção é basilar para se conseguir medidas com o escopo de diminuir as intervenções de ações criminosas, como é o caso da pirataria.

¹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea

¹⁸ Tradução livre: sistemas de relatórios de navios

Um marco histórico para a segurança internacional ocorreu no ataque terrorista de 11 de setembro de 2001, abrangendo neste caso específico a tomada de domínio à força da aeronave, o que fez surgir a necessidade de adoção de medidas concretas e direcionadas visando o seu combate (AKABASSI, 2016, p.52).

Por conseguinte, Osvaldo Agripino Castro Júnior (2007, p. 76) aduz que na Conferência da 22ª Sessão da Assembleia da IMO restou estabelecido um conjunto de parâmetros no que diz respeito às proteções necessárias para embarcações, bem como a necessidade de novas instalações portuárias, obedecendo as diretrizes do SOLAS, o que fez surgir o ISPS Code (Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias), o qual é abordado de forma mais abrangente no próximo tópico, mas que possui as seguintes diretrizes:

- a) Estabelecer regras internacionais envolvendo a cooperação e responsabilidade dos governos e das indústrias portuárias e marítimas;
- b) Garantir a coleta e troca de informação relativas a proteção;
- c) Prover métodos de avaliação dos níveis de proteção para permitir o desenvolvimento de planos e procedimentos que respondam às alterações nestes níveis e assegurem a implementação de medidas adequadas.

Assim, resta evidente o surgimento de um conjunto de medidas que só se aplicam aos governos signatários, os quais se comprometeram a respeitar as diretrizes da SOLAS.

Além da IMO e do SOLAS, destaca-se também a atuação da “*International Chamber of Commerce (ICC)*¹⁹), através do *International Maritime Bureau (IMB)* e *Commercial Crime Services (CCS)*²⁰; *One Earth Future Foundation*²¹, através do projeto *Oceans Beyond Piracy*²²” que auxiliam na efetiva prestação de serviço na solução do problema da pirataria marítima (MARTINS; SPERANZA FILHO, 2015, p. 24).

Conforme Eliane M. Octaviano Martins e Nelson Speranza Filho (2015, p. 25) a ICC atua a partir de 2 (duas) divisões para o combate à pirataria: O *Commercial Crimes Services (CCS)* e o *International Maritime Bureau (IMB)*, nesse sentido:

O Commercial Crime Service (CCS) [...] enfrentam todos os tipos de crimes comerciais: fraude no comércio internacional, fraude a seguros, fraude de instrumento financeiro, lavagem de dinheiro, fraude a transporte e falsificação de produtos. O International Maritime Bureau (IMB) é uma divisão especializada da International Chamber of Commerce (ICC). [...] para proteger a integridade do comércio internacional a procura de fraude e malversação.

¹⁹ Tradução livre: Câmara de Comércio Internacional

²⁰ Tradução livre: Serviços de Crimes Comerciais

²¹ Tradução livre: Fundação uma terra para o futuro

²² Tradução livre: Oceanos além da pirataria

Com isso, aponta-se que a presença de tais Organizações internacionais que atuam como métodos de prevenção à pirataria, uma vez que ajudam no enfrentamento de questões ligadas a pirataria, instalando fóruns internacionais para discussão e debates acerca do tema.

Além dessas organizações, a ONG One Earth Future Foundation possui o intuito de promover a paz através da governança, tendo essa ONG um projeto chamado Oceans Beyond Piracy que “é responsável por duas importantes pesquisas sobre os custos da pirataria marítima na economia e nas vidas humanas” (MARTINS; FILHO, 2015, p. 27).

Como tal, para a efetividade de todas as medidas adotadas é imprescindível um bom relacionamento de amizade e cooperação entre os estados signatários face à devastadora realidade, acarretando na contribuição de organizações como a IMO no combate à pirataria, através da inibição de roubo armado de embarcações (CORREA, 2015, p. 298-299).

Assim, no que diz respeito a efetividade do combate à pirataria, Rafaela Correa (2015, p. 299) destaca as medidas e métodos utilizados são incapazes de acabar de uma vez por todas com o problema da pirataria, nesse sentido afirma que:

A questão é complexa, devendo ser encarada por todos os Estados, os quais devem se conscientizar que pirataria não é algo do passado e que ela interfere significativamente no comércio, no turismo e na segurança marítima contemporânea. O que muito tem sido feito é amenizar os ataques nos principais pontos, porém essas atitudes não resolvem o problema em si, uma vez que novos pontos de ataque acabam surgindo na medida em que outros são descobertos. Diante dessas perspectivas, pode-se concluir pela necessidade de uma nova Convenção sobre a temática, que atente para as particularidades de cada região afetada.

Dessa maneira, cumpre esclarecer que tais medidas são inaptas a exterminar a prática da pirataria de forma definitiva, visto que existem regiões que são menos vigiadas devido ao fluxo das embarcações, tornando-se, portanto, a pirataria um problema contemporâneo complexo (CORREA, 2015, p. 16).

3.1.2 Consequências da pirataria na economia

A princípio faz-se mister compreender a relevância do comércio marítimo internacional, o qual, segundo Sam J. Tangredi (2011, p. 29), possui um papel

fundamental na globalização, sendo responsável por cerca de 90% (noventa por cento) do comércio mundial em termos de pesos e volumes.

Nesse sentido, urge ressaltar que se trata de uma via de mão dupla, pois se de um lado o comércio marítimo internacional favorece a globalização, de outro essa globalização também impulsiona o comércio marítimo, de modo que os países com maior potencial para a exploração de atividades relacionadas ao mar tornam-se verdadeiras potências marítimas aptas a explorar os recursos, ocasionando o crescimento dos portos mundiais (TANGREDI, 2011, p. 29).

De acordo com Eric Grove (2012, p. 44) esse crescimento exorbitante do comércio internacional se deu de forma ágil, gerando a intensificação da interdependência econômica entre os Estados, com implicações óbvias a todas as atividades relacionadas com o mar, sejam elas políticas, sociais, econômicas, ambientais ou militares.

Nesse aspecto, salienta o autor que essa expansão das atividades econômicas e financeiras em decorrência da globalização também afetou o sistema de segurança internacional, de modo que qualquer risco significativo torna-se motivo de preocupação internacional, havendo uma tendência de que a busca por maior efetividade da segurança marítima aumente conforme o crescimento do interesse econômico nas áreas marinhas (GROVE, 2012, p. 45).

Uma das razões da mobilização internacional para com a segurança marítima são os custos decorrentes da prática da pirataria, que afetam diretamente a atividade exercida pelos armadores, visto que além dos gastos com equipamento de segurança, taxas de proteção, combustível adicional e custo pelo desvio das rotas, estes passaram a arcar também com prêmios de seguro adicionais, tema este que será melhor abordado no próximo tópico (LEYMARIE; REKACEWICZ; STIENNE, 2014, p. 14).

Além dos armadores, a prática da pirataria traz prejuízos econômicos também aos países costeiros, ou aqueles que se beneficiam do transporte marítimo, pois para exercer o combate a essa prática e intervir nas áreas mais afetadas é necessário arcar com os custos dos investimentos em implantação e manutenção de frotas militares, bem como em tecnologias capazes de facilitar a detecção da pirataria, além é claro dos prejuízos sofridos no ramo do comércio e do turismo (LEYMARIE; REKACEWICZ; STIENNE, 2014, p. 14).

Ressalta Michelle Wiese Bockmann (2012, p. 19) que somente no ano de 2011 os Estados arcaram com o equivalente a 7 (sete) bilhões de dólares referentes aos custos da pirataria, valor este referente a investimentos nas guardas armadas e forças militares com a finalidade de compelir tais práticas, bem como gastos extras com combustível.

Isto posto, ressalta Nelson Speranza Filho (201?, p. 17) que a pirataria apresenta-se como um risco indiscutível à economia mundial, visto que interfere nos custos e valores de mercado, impactando o transporte marítimo de inúmeros tipos de carga.

Ressalta ainda o autor que:

Geralmente são visados navios que transportam petróleo, dado o alto valor da carga. Este fato representa grande preocupação para a economia mundial, visto que o petróleo é responsável por significativa fatia do mercado internacional. O dano causado pela pirataria marítima fica ainda maior se considerado o fato de que o petróleo é utilizado na cadeia de produção e fornecimento de outros produtos, visto que ora é matéria-prima para produção de produtos (polímeros plásticos, lubrificantes etc.) ora como fonte de energia (gasolina, óleo diesel), afetando diretamente os preços de outras diversas mercadorias (SPERANZA FILHO, 201?, p. 17-18).

Diante do exposto, tem-se, portanto, que a pirataria marítima afeta não apenas a segurança marítima, mas também se apresenta como fato capaz de alterar a cadeia de abastecimento de inúmeros países, gerando inúmeros custos ao transporte marítimo internacional.

3.2 Métodos de prevenção à pirataria

Trata-se neste tópico dos métodos de prevenção à pirataria, a qual é possível traçar várias estratégias e formas com auxílio de diversos métodos de proteção às embarcações que sofrem ataques de piratas. Dessa forma, entende-se que a participação internacional na construção desses métodos intensifica a repressão a este fenômeno e a utilização de modelos que atuam para a prevenção desta (MARTINS; FILHO, 2015, p. 22).

A perspectiva para o combate da pirataria em alto mar, ainda é um assunto pouco debatido em escala internacional, uma vez que a falta de regulamentação e tipificação desses atos criminosos demonstra a necessidade de discussões importantes para positivar tal assertiva (MARTINS; FILHO, 2015, p. 23).

Os autores Eliane Maria Octaviano Martins e Nelson Speranza Filho (2015, p. 23) constataam a necessidade de criação de “instituições, normas internacionais com o escopo de positivar as conclusões e meios pelos quais deverá agir a comunidade global visando a pacificação social”.

Porém, entende-se que para a realização dos mecanismos retro mencionados, deve haver uma cooperação internacional para disponibilidade e compartilhamento de informações contendo localização, nome e tripulação dos navios, de forma a prevenir e reprimir a pirataria (SILVA, 2010, p. 26-27).

Disserta-se também sobre a importância da denúncia no lastro internacional e sobre a relevância da “manutenção de um registro estático sobre todos os ataques ou tentativas de ataques à navios relatados em todo o mundo” (SILVA, 2010, p. 26-27).

Assim, compreende-se que:

Todos os Estados devem cooperar na repressão da pirataria e apresar, em alto-mar, fora da jurisdição de qualquer Estado, um navio pirata ou em poder dos piratas e prender as pessoas que se encontrem a bordo, cabendo o seu julgamento aos tribunais do Estado que fez o apresamento (WERMUTH; CORRÊA, 2015, p. 298).

Ou seja, a inexistência de regulamentação específica no meio internacional para a tipificação da pirataria traz para os Estados a competência para apreciar tal assertiva, cabendo aos mesmos “tipificar penalmente a pirataria, já que cabe a eles efetuar a perseguição e punição dos piratas, segundo a Convenção das Nações Unidas de 1982” (WERMUTH; CORRÊA, 2015, p. 298).

Nesse sentido, para evitar ataques de piratas a navios em alto mar, foram criados meios de proteção e segurança nos navios e instalações portuárias. Esses institutos têm o objetivo de fomentar a segurança das navegações, coibindo, assim, a pirataria nos mares.

3.2.1 Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code)

O Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code), como mencionado no tópico anterior, surgiu como consequência do ataque terrorista de 11 de setembro de 2001, no intuito de combater a pirataria, reforçando e controlando o teor de cargas

que circulam entre os países (DE OLIVEIRA LOPES; DOS SANTOS COSTA, 2016, p. 1).

Esse dispositivo foi criado para a realização da cooperação entre os Governos no meio internacional, ratificando, assim, a promulgação do SOLAS, possuindo como finalidade ISPS Code conferir maior segurança para os navios nas águas internacionais (SEGRINI, 2017, p. 1).

Segundo Felipe Servenini Segrini (2017, p. 1), o ISPS Code atua na fiscalização e controle das atividades do navio, englobando todos os sujeitos das relações marítimas, possuindo tal instituto 3 (três) níveis de segurança, quais sejam:

O nível 1 tem aplicação permanente, a todo o tempo com medidas mínimas para a segurança. O nível 2 traz a aplicação de medidas adicionais com rigor maior de segurança em questão extraordinária de aplicação temporária de iminente risco. O nível 3 também determina aplicação de medidas adicionais de forma temporária, porém, de forma mais abrangente por não ser possível identificar alvo específico.

Além disso, esse dispositivo atua de forma diversa, levando em consideração os navios e os portos, nos navios, o ISPS Code tem competência de atuação em navios de viagens internacionais, navios de cargas, instalações portuárias e plataformas móveis, já quanto a sua atuação nos portos, “a extensão da aplicação do ISPS Code será determinada pelo Governo contratante, tendo em vista a natureza interna do Direito Portuário” (SEGRINI, 2017, p. 1).

3.2.2 Sistema de Alerta de Segurança do Navio (Ship Security Alert System – SSAS)

O Sistema de Alerta de Segurança do Navio (Ship Security Alert System – SSAS) está regulamentado no SOLAS (1974), a qual dispõe acerca da obrigatoriedade do sistema de alerta em todos os navios. Esse sistema faz um alerta para a central de resgates e monitoramento sem que outras embarcações próximas ou até mesmo os piratas saibam “que o navio já informou às autoridades marítimas sobre o incidente mediante o envio da localização do mesmo” (AKABASSI, 2016, p. 55).

Além disso, o SOLAS prevê várias assertivas de funcionamento do sistema SSAS, tratando de elucidar a quem o alarme será direcionado, como será ativado e o que vai ocorrer quando estiver ativado. O item 3 dispõe: “o sistema de alarme de proteção do navio deverá: .1 ser capaz de ser ativado do passadiço e, pelo menos, de

um outro local; e .2 atender a um padrão de desempenho não inferior aos adotados pela Organização” (SOLAS, 1974, Regra n.º 6).

3.2.3 Sistema Shiploc

O sistema Shiploc é um sistema de alerta do navio que envia para a costa a informação de que está ocorrendo ataques de piratas, sendo capaz de rastrear e mapear a longo alcance o “navio em períodos de quatro horas ou mesmo horário, o que pode ser consultado através de uma página na web que inclui mapas náuticos completos” (VEGA HERNÁNDEZ, 2014, p. 83).

As principais funções desse dispositivo, são:

1. Monitorar a situação exata dos navios em qualquer lugar do mundo a qualquer hora;
2. Monitorar dados como velocidade, posição, rumo e última localização conhecida do navio;
3. Monitorar outros dados ambientais, como vento, ondas, pressão atmosférica, etc;
4. As mensagens de aviso são discretas e indetectáveis a bordo ou por embarcações adjacente;
5. Os dados são verificados automaticamente, seguros e confiáveis, bem como impossível sua falsificação (VEGA HERNÁNDEZ, 2014, p. 83-84).

Segundo Evelyne Akabassi (2016, p. 56) esse monitoramento facilita a manutenção da proteção e segurança do navio, e em caso de ataque ou iminente ataque, o alarme possibilitará o resgate ou impedimento da ofensiva dos piratas, além de possuir um baixo custo, facilitando a sua compra.

3.2.4 Sistema Navio Seguro

O Secure Ship System é um sistema de prevenção que instala ao redor do navio uma cerca elétrica de 9000 volts, fazendo com que em qualquer tentativa de ataque, os piratas recebam choques elétricos, impedindo, assim a ofensiva da pirataria (AKABASSI, 2016, p. 55).

Frisa-se que quando é acionado esse sistema de segurança, outros sistemas serão ativados automaticamente, como por exemplo o alarme geral que alertará a toda tripulação que o navio está sendo alvo de ataques (VEGA HERNÁNDEZ, 2014, p. 84).

3.2.5 Sistema de Identificação e Acompanhamento a Longa Distância ou Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)

Conforme Evelyne Akabassi (2016, p. 57), esse dispositivo foi acolhido pelo SOLAS em 2006 e consiste “em uma espécie de radar de longo alcance que detecta embarcações no mar”. Ainda de acordo com a autora, a regulamentação do SOLAS prevê que é dever das embarcações realizar a transmissão de informações como “1 a identidade do navio; .2 a posição do navio (latitude e longitude); e .3 a data e a hora da posição fornecida”.

3.2.6 Long Range Acoustic Device (LRAD)

Esse dispositivo produz som altíssimos, com “até 155 decibéis por metro em um feixe de, no máximo, 30°”, se mostrando um dispositivo altamente poderoso, pois apesar de não ser uma arma letal, o LRAD pode causar danos auditivos irreversíveis, por isso, é de suma importância que “aqueles que o acionarem portem protetores auriculares, em razão do ruído” (AKABASSI, 2016, p. 58).

3.2.7 Outros métodos para a inibição dos atos de pirataria

Além dos mecanismos citados anteriormente, existem vários outros métodos que são utilizados para a prevenção e repressão da pirataria em alto mar, os quais serão brevemente mencionados neste tópico.

Foi criado no Brasil um dispositivo rastreador, o qual permite que a carga seja recuperada, esse equipamento funciona por meio de radiofrequência, sem uso de bateria, identificando rotas seguidas pelo produto, trata-se pois de um “chip milimétrico que deve ser implantado na placa de produtos eletrônicos, e emite sinais informativos sobre eles ao fabricante, à transportadora e à seguradora” (AKABASSI, 2016, p. 59).

Para além desses mecanismos de proteção e manutenção da segurança dos navios em alto mar existem medidas que podem ser adotadas pelos tripulantes quando constatarem atividades suspeitas de pirataria, como o aumento da velocidade do navio em zonas de alto risco, “a manutenção de vigilância em 360° nas zonas, [...] uso de radares e tripulantes para realizar a vigilância, [...] uso de radares e tripulantes

para realizar a vigilância [...] e bonecos vestidos como tripulantes para enganar os pretensos atacantes” (MARTINS; FILHO, 2015, p. 28-29).

Por outro lado, é importante que se faça uma participação ampliada da sociedade civil internacional, permitindo a abertura de novos elementos que ajudam na prevenção e repressão da pirataria no mar.

3.3 O Mercado de Seguros Marítimos face à ameaça da pirataria

No que diz respeito as consequências da pirataria marítima, já sabemos que estas se dão em âmbito internacional, afetando a economia, comércio e a sociedade como um todo. Portanto, trazendo reflexos ao comércio marítimo e a economia internacional, de certo que os efeitos da pirataria passariam a afetar também os contratos de seguros marítimos, como de fato ocorre.

O crescimento da prática da pirataria marítima e do valor dos resgates exigidos pelos piratas acarretou na criação pelas seguradoras de cláusulas específicas antipirataria, utilizada principalmente em países como os Estados Unidos e o Reino Unido, de modo o custo a ser arcado pelos segurados em razão da pirataria pode variar “de US\$ 1.500 a US \$ 100.000 por travessia, dependendo do risco da zona, carga, tipo de navio, velocidade, equipamentos de proteção e etc.” (LEYMARIE; REKACEWICZ; STIENNE, 2014, p. 15).

No âmbito dos contratos de seguros marítimos, segundo Camila Alcova (2012, p. 1), a sofisticação da pirataria na atualidade impactou o mercado de seguros marítimos, de forma que as empresas de seguros passaram a incluir o risco da pirataria sob a cobertura adicional de guerras, bem como a aumentar as taxas de seguros de cascos.

Entretanto, algumas cláusulas já existentes se mantiveram, mas agora passaram a ter também uma nova forma de utilização, como é o caso da cobertura de avarias grossas, que permite a cobertura dos custos do resgate e imobilizações decorrentes da pirataria, bem como para perdas financeiras derivadas da imobilização de embarcações e mercadorias (ALCOVA, 2012, p. 1).

A chamada cobertura adicional de pirataria pode chegar a 0,5% (zero vírgula cinco por cento) do valor total de uma embarcação e possui cobertura para inúmeros riscos decorrentes da pirataria, dentre eles os custos envolvidos no pagamento de taxa para negociadores e intermediários, reembolso de resgates, bem

como pelos custos resultantes da perda de negócios (LEYMARIE; REKACEWICZ; STIENNE, 2014, p. 15).

Nesse mesmo sentido afirma Michelle Wiese Bockmann (2012) ao dizer que os frequentes sequestros de embarcações fizeram com que o mercado internacional de seguros se destacasse, chegando a faturar com os prêmios de seguros cerca 530 (quinhentos e trinta) milhões de dólares por ano.

Quanto a pirataria marítima face aos contratos de seguros marítimos, Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 648) ressalta-se que via de regra a pirataria quando pautada por motivações políticas não será passível de indenização, entretanto, o cenário moderno no tocante ao risco da pirataria fez com que esse risco passasse a ser incluído na cláusula adicional de riscos de guerra.

Este é o mesmo entendimento de Liandra Monteiro (2012, p. 1), que afirma que constituem-se cláusulas de exclusão de cobertura dos seguros marítimos os atos de pirataria que possuam motivação política, conforme a cláusula n.º 22 do *Institute Time Clauses*, que será posteriormente aprofundado.

Saliente-se ainda a dificuldade de se auferir na prática a identificação da cobertura atingida, visto que no caso concreto deve ser apurado se aquele sinistro reclamado pelo segurado trata-se de um caso de pirataria ou de roubo, ressaltando-se, pois, que a cobertura do seguro deve ter as suas circunstâncias apuradas conforme cada caso (MARTINS, 2015, p. 648).

3.3.1 Coberturas especiais

No que diz respeito as cláusulas e coberturas especiais que englobam a pirataria nos contratos de seguro marítimo de transporte internacional de mercadorias, compreende-se que a contratação destas vai variar conforme o interesse do segurado e a regulamentação das legislações securitárias, existindo no mercado de seguros dois tipos de cláusulas (MARTINS, 2015, p. 662).

A primeira delas é a chamada cobertura adicional de riscos de greves, que assume os riscos gerados pelas perdas e danos gerados por greves, tumultos, comoções civis e atos terroristas, bem como avarias grossas e despesas de salvamento (KEEDI, 2008, p. 193).

Entretanto, ressalta Samir Keedi (2008, p. 194) que essa cobertura adicional de greves não cobre os riscos gerados em razão das perdas e danos

decorrentes de tumultos, hostilidades, guerra, guerra civil, revolução e etc. (KEEDI, 2008, p. 194).

Além da cobertura adicional de riscos de greves, é comum também a utilização da:

Cláusula de guerra marítima (*war clause*) – GTM: ampara cobertura contra perdas ou danos causados por captura, sequestro, arresto, guerra, guerra civil, rebelião, hostilidades, operações bélicas, insurreição, minas, torpedos, bombas ou outros artefatos de guerra abandonados, arrestos e avaria grossa no direito marítimo (MARTINS, 2015, p. 662).

Assim, tem-se que ainda que não prevista de forma expressa, a pirataria pode ser englobada pela cláusula de guerra marítima, posto que dos atos de pirataria podem decorrer hostilidades, captura, sequestro ou arresto de mercadorias, pessoas, ou mesmo da embarcação, conforme visto nos capítulos anteriores.

Chama-se atenção, entretanto, as cláusulas FC&S e SR&CC, as quais preveem, respectivamente, a isenção da seguradora de cobertura dos riscos decorrentes da pirataria, rebelião ou guerra, e dos riscos gerados por motim, greve ou comoção civil (MARTINS, 2015, p. 662).

Compreendidas, portanto, as cláusulas existentes nos contratos de seguro marítimo de transporte internacional de mercadorias no tocante a pirataria, urge esclarecer acerca da existência destas nos contratos de seguro marítimo de embarcações.

Afirma Liandra Monteiro (2012, p. 1) que as cláusulas dos contratos de seguro marítimo internacional de cascos seguem o padrão inglês denominado *Institute Time Clauses*²³, o qual prevê a possibilidade de cobertura do seguro na hipótese de pirataria que resulte em perda total real ou construtiva do navio.

Nesse sentido, observa-se que o *Institute Time Clauses* (1995) prevê na sua cláusula 6.1 a cobertura em casos de perda total, trazendo em sua subseção 6.1.5 a pirataria como uma das hipóteses dessa cobertura, bem como incêndios e explosões, fortunas do mar e alijamento de carga.

Este também é o entendimento de Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 669), que acrescenta que as hipóteses de cobertura trazidas pelo item 6.1 do *Institute Time Clauses* dizem respeito aos “riscos marítimos cobertos pela apólice de seguro não sujeitos a uma condição prévia de existência de devida diligência por parte do segurado, armadores ou gerentes”.

²³ Tradução livre: cláusula de tempo instituído

Acerca da perda total mencionada, faz-se mister esclarecer que a perda total construtiva compreende-se por ser aquela em que o valor para efetuar a reparação na embarcação é superior ou igual ao valor desta, ainda que não ocorra a destruição propriamente dita do navio, já a perda total real ocorre nos casos em que essa destruição é concreta, palpável (MONTEIRO, 2012, p. 1).

Cumpre destacar, entretanto, que nem todos os danos causados em razão da pirataria marítima acarretam em perda total aos navios, seja esta real ou construtiva. Isto posto, torna-se mister a análise do instituto das avarias marítimas, já estudadas no capítulo anterior, pelo enfoque da pirataria.

Liandra Monteiro (2012, p. 1) faz esta mesma ressalva, acrescentando que ainda que não se possa considerar os danos sofridos pelo navio como perda total, estes de certo podem ser caracterizados como depredação, saques ou mesmo pelo pagamento de resgate, podendo, portanto, serem considerados avarias grossas, uma vez que observados os requisitos necessários para a configuração desse instituto, que conforme já estudado, resumem-se na existência de perigo real, de perda ou despesa extraordinária, caráter intencional e voluntário do ato, a razoabilidade deste e visar o benefício comum.

Ainda no tocante aos seguros marítimos referentes as embarcações, ressalta Eliane M. Octaviano Martins (2015, p. 669) a previsão no *Institute Time Clauses*, em sua cláusula n.º 6.1.3, da cobertura do seguro em casos de roubo e violência.

Afirma a autora, entretanto, que tal violência ou roubo devem necessariamente ser praticados por terceiros alheios à expedição marítima, pois em caso destes serem praticados por tripulantes ou passageiros estes atos danosos passarão para a categoria dos danos não indenizáveis, assim como os casos de furto (MARTINS, 2015, p. 669).

Outra cobertura que merece especial atenção é a contra o sequestro de embarcações, a qual segundo Liandra Monteiro (2012, p. 1) ganhou notoriedade no âmbito internacional com os diversos casos de sequestros de embarcações e pedidos de resgate, fazendo com que as seguradoras criassem uma cobertura específica para esse tipo de caso, a qual se propõe a cobrir os seguintes danos e despesas:

Reembolso do resgate em casos de sequestro, extorsão e detenção;
Acidentes pessoais relacionados aos eventos cobertos; Perda do resgate no momento de entrega; Acesso ilimitado a consultores e negociadores especializados em tais incidentes; Reembolso de despesas com informantes; Reembolso de despesa com tratamento psiquiátrico após a libertação;

Orientações de segurança pessoal e de mitigação de riscos corporativos; Acesso a informações sobre locais de risco e treinamento sobre segurança em viagens (MONTEIRO, 2012, p. 1).

Além disso, como ressaltado no desfecho do capítulo anterior, tem-se no cenário brasileiro dos contratos de seguros a figura da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), órgão responsável pelo controle, fiscalização e edição de normas referentes a esses contratos (GAMA, 2005, p. 112).

Nesse sentido, entende-se que o risco da pirataria tornou-se tão real no atual contexto das relações comerciais que a própria SUSEP admitiu a equiparação da prática da pirataria a cobertura nos casos de risco de guerras e greves, passando então a pirataria a não mais estar restrita a cobertura mínima do seguro de cascos (MONTEIRO, 2012, p. 1).

Isto posto, tem-se que no Brasil é ofertada a cobertura de alguns riscos decorrentes da pirataria, que são aqueles já mencionados na cobertura contra o risco de guerras e greves, bem como referentes ao sequestro de embarcações e pagamento de resgate, entretanto, nota-se que o mercado de seguros brasileiros ainda não possui um seguro, ou mesmo uma cláusula apta a cobrir de forma específica a pirataria, ficando, assim, as empresas brasileiras à mercê de seguradoras de outros países (MONTEIRO, 2012, p. 1).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim, tendo em vista a análise do fenômeno da pirataria, o conhecimento acerca dos seguros marítimos no tocante as cláusulas pertencentes aos seguros de embarcações e cargas, o instituto das avarias marítimas, bem como as consequência da prática da pirataria no transporte marítimo e em especial ao mercado de seguros, faz-se mister pontuar acerca dos objetivos e hipóteses levantadas no presente trabalho.

Como pode ser observado, no decorrer do primeiro capítulo, tratou-se acerca do desenvolvimento histórico da prática da pirataria e a sua regulamentação internacional, compreendendo que apesar dos primeiros relatos da pirataria marítima datarem da Idade Antiga, esta se encontra muito longe de ser um problema do passado, tendo ganhado destaque e sofisticação com o aumento do tráfego marítimo de mercadorias.

Além disso, buscou-se no citado capítulo realizar a conceituação da pirataria marítima, partindo-se de um estudo acerca dos espaços marítimos para compreender tal fenômeno. Insta ainda mencionar quanto ao conceito de pirataria, que a UNCLOS a define como sendo um ato praticado sempre em alto-mar ou em lugar que não esteja submetido a jurisdição de nenhum Estado.

Entretanto, no presente trabalho mostrou-se latente a falta de regulamentação no tocante a pirataria, seja a nível nacional ou internacional, pois apesar da UNCLOS trazer o conceito do que é pirataria, esta falha em estabelecer uma competência internacional para o julgamento dos casos de pirataria, de modo a coibir a prática da pirataria de forma eficiente.

Nesse sentido, o fato da UNCLOS outorgar aos Estados a competência para sozinhos realizar o combate à pirataria mostrou-se como uma falha de segurança marítima internacional, pois a ausência de tipificação da conduta nas legislações nacionais dificulta, ou mesmo impossibilita a persecução dos crimes de pirataria.

Pretendeu-se, ainda, realizar a diferenciação dos conceitos de embarcações e navios, compreendendo os elementos constitutivos de cada um destes, realizando especificamente o aprofundamento da nacionalidade do navio, de forma a entender o instituto das bandeiras de conveniência. Nesse sentido, concluiu-se, portanto, que em razão das dificuldades para fiscalização dos navios que possuem

bandeira de conveniência, bem como realizar a sua segurança em alto mar, os países que mais concedem as bandeiras de conveniência são também os países cujas embarcações são mais atacadas por piratas.

Urge mencionar que o objetivo do capítulo consistia em discorrer acerca do desenvolvimento histórico da pirataria marítima, o seu conceito e *modus operandi* na atualidade, bem como a sua regulamentação no ordenamento jurídico internacional. A resposta obtida foi no sentido de que foi confirmada a primeira hipótese de que a prática da pirataria na atualidade difere daquela conhecida historicamente e que a falta de uma regulamentação internacional capaz de estabelecer uma competência internacional para combater a pirataria traz sérias consequências, como por exemplo o aumento dos casos de pirataria nos dias atuais.

Já no capítulo dois, foi realizado um estudo acerca dos tipos de apólices de seguro, desde o seu surgimento até a utilização destes no cenário atual do comércio marítimo, realizando uma análise acerca das cláusulas gerais comuns aos contratos de seguro marítimo de embarcações e mercadorias.

Falou-se, também, sobre o instituto das avarias marítimas, sendo aprofundado o estudo das avarias marítimas simples ou particulares e comuns ou grossas, para a partir disso, abordar as cláusulas específicas aos contratos de seguro marítimo de embarcações e mercadorias.

O objetivo específico a ser tratado no referido capítulo era compreender os tipos de seguros marítimos existentes para embarcações e transporte de carga. Para isso, foi necessário responder o problema que questionava como se dá o seguro marítimo de embarcações e cargas. Nesse sentido, foi confirmada a segunda hipótese de que o seguro marítimo hoje está mais voltado para danos a carga e às embarcações, casos fortuitos, força maior, avarias simples ou grossas, existindo no mercado de seguros apólices padronizadas para cobrir tais danos.

Por fim, no terceiro momento, já no capítulo três, constatou-se os impactos gerados pela pirataria marítima nos contratos de seguro marítimo, partindo-se do reconhecimento da pirataria marítima enquanto prática que ameaça a segurança marítima e gera enormes impactos na economia mundial e no comércio marítimo.

A partir disso, tratou-se de discorrer acerca de como é realizado o combate internacional à pirataria e as formas existentes de prevenção desta, analisando, por fim, como o mercado de seguros tem reagido a ameaça da pirataria e quais são as

cláusulas que possibilitam a cobertura dos seguros em casos de avarias decorrentes de atos de piratas.

O propósito a ser analisado no terceiro capítulo era entender a expansão ou modernização da pirataria marítima como fato gerador de novas cláusulas nos contratos de seguros marítimos. Assim, questionou-se sobre como são pactuadas as apólices de seguros de embarcações e cargas que possuem como roteiro frequente as zonas ameaçadas pela pirataria marítima e se as medidas de segurança e prevenção à pirataria hoje existentes são suficientes para mitigar os seus impactos.

Obteve-se como resposta, confirmando, pois, a terceira hipótese levantada, que existe hoje uma tendência de que essas embarcações tenham um aumento na taxa de seguro de cascos marítimos ou que possuam cobertura adicional de guerras ou mesmo a chamada cobertura adicional de pirataria, e que no tocante as medidas de segurança e prevenção à pirataria, percebeu-se que as medidas existentes hoje ainda não são suficientes pra mitigar os efeitos da pirataria, sendo notória a expansão dessa prática com o passar dos anos, sendo tal fato preocupante para o comércio marítimo e para a economia mundial.

REFERÊNCIAS

ALCOVA, Camila. **Sofisticação da pirataria desafia seguro marítimo**. 2012. Disponível em: <<https://www.cqcs.com.br/noticia/sofisticacao-da-pirataria-desafia-seguro-maritimo/>>. Acesso em: 28 jun. 2018.

AKABASSI, Evelyne. **A PIRATARIA MARÍTIMA COMO AMEAÇA À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO**. 2016. 72 f. Monografia (Especialização) - Curso de Direito, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/biblioteca/trabalhos_academicos/TCC.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2018.

BOCKMANN, Michelle Wiese. **Piracy Costing \$6.9 Billion as Attacks off Somalia's Cost Climb to Record**. 2012. Disponível em: <<http://www.bloomberg.com/news/2012-02-08/piracy-costing-6-9-billion-as-attacks-off-somalia-s-coast-climb-to-record.html>>. Acesso em: 27 out. 2018.

BRASIL. Decreto Legislativo n.º 45 de 1968. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1960-1969/decretolegislativo-45-15-outubro-1968-346852-norma-pl.html>>. Acesso em: 01 out. 2018.

BRASIL. Lei n.º 8.617 de 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm>. Acesso em: 02 out. 2018.

BRASIL. Decreto Legislativo n.º 87.186 de 18 de maio de 1982. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1980-1984/D87186.htm>. Acesso em 29 out. 2018.

BRASIL. Lei n.º 9.432 de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm>. Acesso em: 04 out. 2018.

BRASIL. Lei n.º 9.774 de 21 de dezembro de 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9774.htm>. Acesso em: 01 nov. 2018.

BRASIL. Lei n.º 7.652 de 3 de fevereiro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7652.htm>. Acesso em: 01 nov. 2018.

BRASIL. Lei n.º 556 de 25 de junho de 1850. Código Comercial Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm>. Acesso em 30: out. 2018.

CARA, Camila. **Avarias Marítimas**. 2016. Disponível em: <<https://camilacara.jusbrasil.com.br/artigos/339881167/avarias-maritimas>>. Acesso em: 20 out. 2018.

CARVALHO FILHO, José Carlos de. **Contratos internacionais de seguro marítimo de mercadorias: uma análise comparativa entre a legislação brasileira e a inglesa**. Revista USCS – Direito – ano X. n. 17. jul/dez 2009.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Marítimo Made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

CORREA, Rafaela. **O direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica**. 2015. Disponível em: <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/viewFile/3262/pdf>>. Acesso em 29 set. 2018.

DIAS, Cristiano Gomes. A Pirataria e a Navegação Marítima. In: CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Marítimo Made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

FERREIRA, Carolina Rocha. A evolução da pirataria marítima em águas internacionais. In: CEDIS Working Papers. **Direito, Segurança e Democracia**. n. 52. 2017. Disponível em: <http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/10/CEDIS-working-paper_DSD_A-Evolu%C3%A7%C3%A3o-Da-Pirataria-Mar%C3%ADtima-Em-%C3%81guas-Internacionais.pdf>. Acesso em: 2 out. 2018.

GAMA, Mariana Casati Nogueira da. **O regime jurídico do contrato de transporte marítimo de mercadorias**. 2005. Disponível em: <<https://tede2.pucsp.br/bitstream/handle/5951/1/MarianaGama.pdf>>. Acesso em: 29 out. 2018.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Pulo: Atlas, 1999. p. 65-66.

GONÇALVES, Marco Antonio; GUARDIA, Wagner Fernandes. **Alterações nas Regras de York-Antuérpia - e Conflito das Regras de Haia-Visby e Hamburgo com as Regras de York-Antuérpia**. Revista Consulex n. 247, maio 2007.

GROOVE, Eric. **The Future of Sea Power**. London: Routledge, 1990.

ICC IMB. ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**. Jan. 2018. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>>. Acesso em: 06 out. 2018.

INSTITUTE TIMES CLAUSES. 1995. Disponível em: <<https://www.cpic.com.cn/cx/upload/Attach/infordisclosure/47624693.pdf>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

International Maritime Organization (IMO). **Organização Marítima Internacional**. 1958. Disponível em: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/14/14-01/imo_consolidated.xml#treaty-header1-1>. Acesso em: 03 nov. 2018.

KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga: prática exercícios**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

LACERDA, J. C. Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**. V.1. 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984.

LEYMARIE, P; REKACEWICZ, P., STIENNE, A. (2014). **UNOSAT Global Report on Maritime Piracy a geospatial analysis 1995-2013**. United Nations Institute for Training and Research (UNITAR). Disponível em: <https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf>. Acesso em: 27 out. 2018.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. v. 1. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. p. 120-191.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. v. 3. 4. Barueri: Manole, 2015.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano; SPERANZA FILHO, Nelson. **Atores não estatais e o combate à pirataria marítima**. Diretoria-Conpedi, 2015. Disponível em: <<https://www.conpedi.org.br/wp-content/uploads/2016/01/NOVO-Miolo-CONPEDI-vol.-3-em-moldes-gr%C3%A1ficos-1.pdf#page=9>>. Acesso em: 31 out. 2018.

MASON, R. Chuck. **Piracy: a Legal Definition**. 2010. Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?q=Mason%2C+R.+%282010%29.+Piracy%3A+A+Legal+Definition.+Congressional+Research+Service.&aq=chrome..69i57.423j0j9&sourceid=chrome&ie=UTF-8>>. Acesso em: 03 out. 2018.

NEVES, Gustavo Bregalda. **Direito internacional público e direito internacional privado**. v. 20. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 132.

OBREGON, Marcelo Fernando Q; CAMPOREZ, Laís Mazioli. **Avarias marítimas: aspectos gerais e legislação aplicável**. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/60845/avarias-maritimas-aspectos-gerais-e-legislacao-aplicavel/1>>. Acesso em: 25 out. 2018.

OLIVEIRA LOPES, Guilherme de; DOS SANTOS COSTA, Arminda Tereza. **Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias: ISPS CODE**. UNILUS Ensino e Pesquisa, v. 13, n. 30, p. 284, 2016. Disponível em: <<http://revista.lusiada.br/index.php/ruep/article/view/461>>. Acesso em: 31 out. 2018.

PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. As Bandeiras de Conveniência e a Segurança Mundial. In: CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Marítimo Made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 7. ed. Rev, ampliada e atual. Ed. JusPodivm, 2015.

ROMANO, Rogério Tadeu. **A nacionalidade do navio**. 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/58200/a-nacionalidade-do-navio>>. Acesso em: 04 out. 2018.

SARDINHA, Álvaro Máximo. **Seguros no Transporte Marítimo**. 2017. Disponível em: <<https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2018/02/00-alvaro-sardinha-seguros-no-transporte-marc3adtimo-tmg-mar-doc1.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2018.

SEGRINI, Felipe Servenini. **O ISPS Code no Brasil e a sua importância para a certificação internacional do Navio e da Instalação Portuária**. 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/57330/o-isps-code-no-brasil-e-a-sua-importancia-para-a-certificacao-internacional-do-navio-e-da-instalacao-portuaria>>. Acesso em: 31 out. 2018.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. rev. e atual. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, Renato Pericin Rodrigues da. **Cooperação internacional no combate à pirataria na costa da Somália**. 2010. 44 f. Monografia (Especialização em

Relações Internacionais)-Universidade de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/1083>>. Acesso em: 31 out. 2018.

SOLAS. Convenção Internacional Para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar = International Convention for the Safety of Life at Sea. 1974. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/anexo/and87186-82.pdf>. Acesso em: 31 out. 2018.

SÓRIA, Mateus da Fonseca. **Tribunal Internacional sobre Direito do Mar.** 2004. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/6022/tribunal-internacional-sobre-direito-do-mar>>. Acesso em: 05 out. 2018.

SOUZA, J. M. **Mar territorial, zona econômica exclusiva ou plataforma continental?** Rev. Bras. Geof., São Paulo, v. 17, n. 1, p. 79-82, Mar. 1999. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-261X1999000100007>. Acesso em: 03 out. 2018.

TANGREDI, Sam J. – *Globalization and Maritime Power.* Institute for National Strategic Studies. Disponível em: <<http://catalogue.nla.gov.au/Record/4168479> 2011>. Acesso em: 03 nov. 2018.

UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport 2018. Disponível em: <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf>. Acesso em: 05 out. 2018.

UNCLOS. United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 02 out. 2018.

VEGA HERNÁNDEZ, Paula. **Piratería marítima.** 2014. Disponível em: <<https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/226/Pirateriamaritima.pdf>>. Acesso em: 31 out. 2018.

WERMUTH, Maiquel Aneglo Dezordi; CORRÊA, Rafaela. O Direito Internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica. **Revista de Direito Internacional**, v. 12, n. 1, 2015. Disponível em: <<https://search.proquest.com/openview/6954c2d71dbca6bed7939c126df7c341/1?from-origsite=gscholar&cbl=2031896>>. Acesso em: 31 out. 2018.

ZANELLA, Tiago V. **Manual de direito do mar.** Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2017.

ANEXOS

ANEXO A - Relatório da Conferência das Nações Unidas Sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) – Review Of Maritime Transport 2018

Table 2.8 Top 35 flags of registration by dead-weight tonnage, 2018							
	Number of vessels	Vessel share of world total (percentage)	Dead-weight tonnage (thousands of tons)	Share of world total dead-weight tonnage (percentage)	Cumulated share of dead-weight tonnage (percentage)	Average vessel size (dead-weight tons)	Dead-weight tonnage change, 2017–2018 (percentage)
Panama	7 914	8.40	335 888	17.46	17.46	42 442	-2.04
Marshall Islands	3 419	3.63	237 826	12.36	29.82	69 560	9.91
Liberia	3 321	3.53	223 668	11.63	41.44	67 350	3.10
Hong Kong (China)	2 615	2.78	181 488	9.43	50.88	69 403	4.60
Singapore	3 526	3.74	127 880	6.65	57.52	36 268	2.93
Malta	2 205	2.34	108 759	5.65	63.18	49 324	7.45
China	4 608	4.89	84 184	4.38	67.55	18 269	6.79
Bahamas	1 418	1.51	76 659	3.98	71.54	54 061	-4.14
Greece	1 343	1.43	72 345	3.76	75.30	53 868	0.14
Japan	5 299	5.63	37 536	1.95	77.25	7 084	7.88
Cyprus	1 020	1.08	34 848	1.81	79.06	34 165	3.16
Isle of Man	412	0.44	27 275	1.42	80.48	66 201	9.15
Indonesia	9 053	9.61	22 313	1.16	81.64	2 465	9.95
Madeira	422	0.45	19 105	0.99	82.63	45 273	27.11
India	1 719	1.83	18 481	0.96	83.59	10 751	6.70
Danish International Register of Shipping	452	0.48	18 165	0.94	84.53	40 188	7.80
Norwegian International Ship Register	519	0.55	18 056	0.94	85.47	34 790	-0.76
United Kingdom	1 157	1.23	16 764	0.87	86.34	14 489	5.79
Italy	1 405	1.49	15 090	0.78	87.13	10 740	-5.54
Republic of Korea	1 897	2.01	14 426	0.75	87.88	7 605	-4.89
Saudi Arabia	380	0.40	13 522	0.70	88.58	35 584	238.90
United States	3 692	3.92	12 045	0.63	89.21	3 262	2.48
Bermuda	160	0.17	10 612	0.55	89.76	66 325	-3.01
Malaysia	1 704	1.81	10 230	0.53	90.29	6 004	3.88
Germany	629	0.67	9 936	0.52	90.81	15 797	-5.51
Russian Federation	2 625	2.79	8 613	0.45	91.25	3 281	3.45
Antigua and Barbuda	853	0.91	8 578	0.45	91.70	10 056	-15.02
Belgium	192	0.20	8 497	0.44	92.14	44 255	5.87
Viet Nam	1 863	1.98	8 176	0.42	92.57	4 389	2.01
Turkey	1 263	1.34	7 740	0.40	92.97	6 128	-3.48

ANEXO B - Relatório da International Maritime Bureau sobre aos dados de pirataria e roubos armados a navios no ano de 2017

