

TERCEIRIZAÇÃO EM SEGURANÇA MARÍTIMA: AMEAÇAS PIRATAS NA HIGH RISK AREA (2007-2011)

Jacqueline Bacellar¹
Marcos Valle Machado da Silva²

RESUMO

O Chifre da África e o Golfo de Áden registraram um aumento nos índices de pirataria entre 2007 e 2011. As perdas causadas por atos de pirataria advindos da Somália levaram a comunidade internacional a tomar diversas medidas para aumentar a segurança, incluindo a criação de uma *High Risk Area* (HRA). Além disso, empresas de navegação tomaram algumas medidas preventivas e protetivas contra pirataria. Dentre elas, a contratação de Companhias de Segurança Privada Marítima, de modo a proteger os tripulantes, a carga e evitar danos às embarcações. Nesse contexto, o artigo tem como objetivo identificar e analisar as relações binárias entre os que estão diretamente envolvidos: os piratas e a tripulação, observando se a presença de contratados de segurança alteraria o comportamento destes. Nesse sentido, serão analisadas as preferências de tais atores através da Teoria da Escolha Racional. Uma revisão de literatura foi feita de modo a identificar suas preferências. Como resultado, será observado que os contratados podem alterar as preferências dos outros jogadores, gerando uma redução significativa nos casos de pirataria na HRA.

Palavras-chave: Companhias Marítimas de Segurança Privada. Escolha Racional. Pirataria.

¹ Mestranda. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro (RJ). E-mail: jacqueline.bacellar@gmail.com / Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6852-1265>

² Doutor. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro (RJ). E-mail: mbvalle2002@yahoo.com.br / Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-0367-8899>

INTRODUÇÃO

É notória a importância do mar para o comércio: por ele passam cerca de 80% do volume global de cargas, o que corresponde a cerca de 70% do seu valor total (UNCTAD, 2017). Ressalta-se que a maior parte dessas transações ocorre em grandes rotas de navegação, que interligam os principais portos do globo.

Em alguns casos, as condições geográficas, aliadas ao alto fluxo de embarcações, criam pontos de gargalo. Destes, destacam-se os estreitos de Bab El-Mandeb (situado entre Iêmen e Djibuti) e Ormuz (localizado na divisa entre Irã, Emirados Árabes e Omã). Ambos são críticos ao fornecimento mundial de petróleo e estão situados próximo ao Golfo de Áden.

De acordo com a *U.S. Energy Information Administration* (EIA³), o Estreito de Ormuz é o maior ponto de gargalo do mundo no que tange ao transporte de petróleo. Em 2016, o Estreito foi responsável por 30% de todo óleo cru e outros líquidos transportados por vias marítimas, além de 30% das movimentações globais de gás natural (EIA, 2017).

Por outro lado, o Estreito de Bab El-Mandeb é vital ao fluxo de embarcações entre o mar Mediterrâneo e o Oceano Índico. É considerado pela EIA o quarto maior ponto de gargalo do mundo – atrás apenas de Ormuz, Malaca e Suez. Uma interrupção no estreito obrigaria a alteração do tráfego para o sul da África, aumentando drasticamente o custo do frete (EIA, 2017).

A importância econômica e estratégica da região se traduz no maior fluxo global de petróleo e derivados (EIA, 2017). Esse alto trânsito de embarcações também atrai indivíduos e organizações que praticam pirataria. Conseqüentemente, na região do Golfo de Áden foram registrados os maiores índices de pirataria⁴ no mundo entre 2007 e 2012 (XIAO et al, 2017).

Piratas somalis são responsáveis pela maioria desses incidentes: entre 2009 e 2012, um em cada dois registros relacionados a ataques piratas

³ Agência independente de estudos voltados a políticas e mercados energéticos, situada nos Estados Unidos (EIA, 2019).

⁴ “Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos: a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometido para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b)” (ONU, 1982, art. 101).

em embarcações mercantes foram localizados próximos ao Chifre da África (BM, 2013). Em 2017, foram registrados 54 incidentes envolvendo pirataria na região, sendo que quatro navios foram seqüestrados (OBP, 2017).

O relatório do Banco Mundial (BM) sobre pirataria somali (2013) também destaca que os primeiros registros de ataques de piratas somalis datam da década de 1950. Entretanto, maior notoriedade ao problema foi dada a partir de 2005, quando os piratas passaram a sequestrar as embarcações e tripulantes, em troca de resgate, de forma sistemática (BM, 2013).

A partir dessa nova tendência, observou-se a necessidade de identificar a área de atuação dos piratas somalis⁵. Esta foi classificada desde a costa da Somália até o sudeste do Oceano Índico e também incluiu países situados no Golfo Pérsico (BM, 2013). Nessa área posteriormente foi instituída uma *High Risk Area* (HRA⁶).

Carafano et al. (2009) apontam que a Somália, desde 1995, sofre graves problemas institucionais – sendo considerada um Estado Falido. Consequentemente, “dentro desse espaço não governado, grupos piratas têm galgado uma eficiente rede de apoio operacional” (CARAFANO et al., 2009, p. 09, tradução nossa⁷).

A insegurança causada pelos ataques e os prejuízos registrados catalisaram a tomada de uma série de medidas para conter os avanços desses grupos criminosos, como a contratação de segurança privada embarcada. Assim, verifica-se a necessidade de identificar se os agentes de Companhias de Segurança Privada, embarcados em navios mercantes, são capazes de dissuadir⁸ ações de pirataria.

Nesse sentido, o objetivo deste trabalho é observar comportamentos dos atores diretamente envolvidos em tais situações – tripulação de

⁵ “Attacks attributed to Somali pirates extend far from land, deep into the western Indian Ocean. The pirate hunting ground stretches from the Red Sea to the Gulf of Oman in the north, from the Mozambique Channel to the Maldives in the south, and along Indian territorial waters in the east” (BM, 2013, p. 03).

⁶ “Within this ungoverned space, pirate groups have carved an effective operational support network.” (CARAFANO et al., 2009, p. 09)

⁷ Definida pelo BMP4 como uma área de alta incidência de ataques piratas. Maior detalhamento será observado na seção seguinte.

⁸ “Observa-se que “deterrence policy basically proposes to defend the state by a strategy which threatens to destroy it. The war-preventing objective of deterrence policy is linked by a horrible logic to credible threats of apocalyptic destruction”. (BUZAN, 1983, p. 159) Essa lógica aplica-se primariamente ao comportamento dos Estados durante a Guerra Fria, sob a ótica realista. Entretanto, entende-se que tal princípio pode ser aplicado também a outros atores, de modo que o potencial ofensivo de um seja considerado danoso o suficiente para outro, de modo que este último evite o conflito

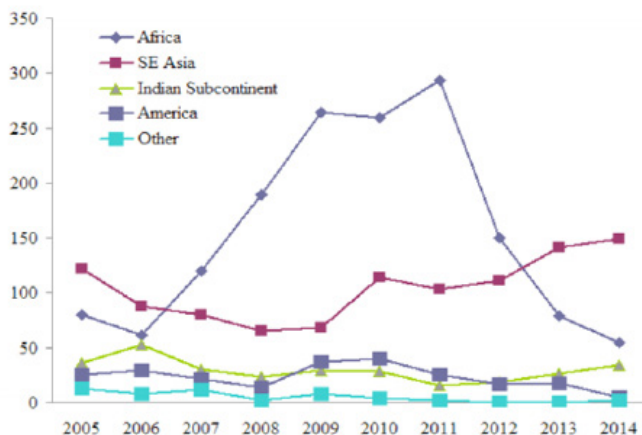
navios mercantes, piratas e contratados de segurança privada. Com isso, é possível identificar se e de que forma ocorre mudança nas preferências de tripulantes e piratas, a partir da presença de contratados.

Para tal, o artigo inicialmente abordará a atuação público-privada na *High Risk Area*, delimitada conforme a *Best Management Practices for Protection against Somalia-Based Piracy 04* (BMP4⁹). Em seguida, serão identificadas as características gerais dos atores envolvidos na questão (piratas somalis e tripulação de navios mercantes). Adicionalmente, será analisado quem são os contratados de segurança privada. Por fim, através da Teoria da Escolha Racional, serão identificadas as preferências dos atores. Será observado também se elas se alteram, a partir da inclusão das Companhias de Segurança Privada (CSP) na proteção das embarcações.

ATUAÇÃO PÚBLICO-PRIVADA NA HIGH RISK AREA

Considerando os índices de ocorrência de pirataria ao redor do mundo (Figura 01), é possível identificar que, entre 2007 e 2012, o número de incidentes na África foi o maior registrado. Destes, a maior parte se concentrou na costa da Somália e no Golfo de Áden (Figura 02).

Gráfico 01: Pirataria no mundo (2005-2014)

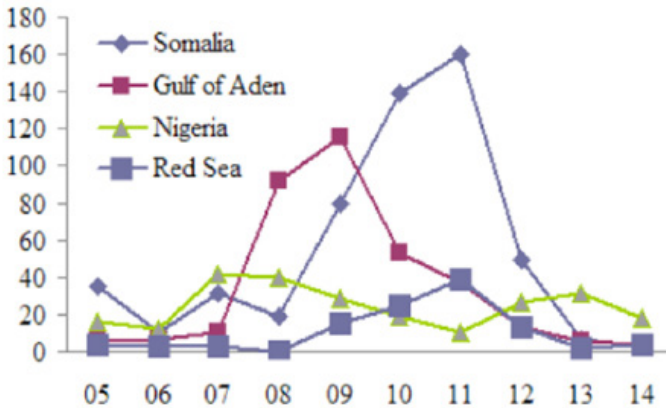


Fonte: XIAO et al, 2017, p. 234.

⁹ BMP4 também é conhecido como Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators and Masters of Ships Transiting the High Risk Area. "The purpose of the Industry Best Management Practices (BMP) contained in this booklet is to assist ships to avoid, deter or delay piracy attacks in the High Risk Area" (BMP4, 2011, p. 01).

Considerando os índices de ocorrência de pirataria ao redor do mundo (Gráfico 01), é possível identificar que, entre 2007 e 2011, o número de incidentes na África foi o maior registrado. Destes, a maior parte se concentrou na costa da Somália e no Golfo de Áden (Gráfico 02).

Gráfico 02: Pirataria na África (2005-2014)

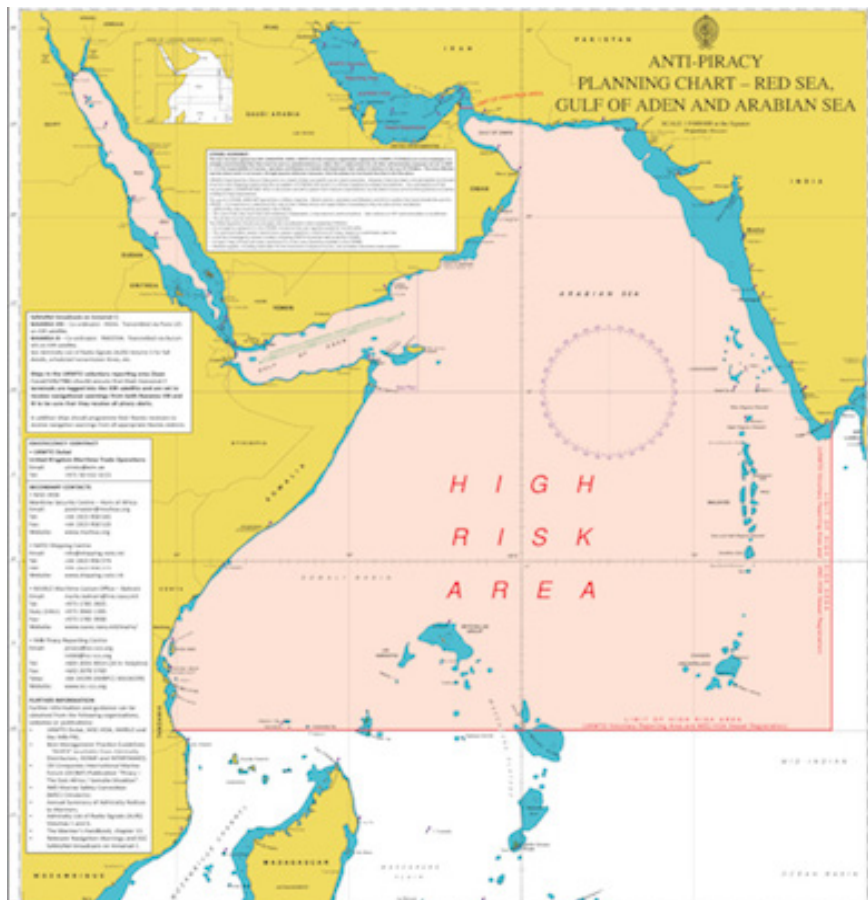


Fonte: XIAO et al, 2017, p. 234.

Vislumbrou-se, com isso, a necessidade de delimitação de uma HRA. De acordo com a BMP4, esta “se define por onde atividades e/ou ataques piratas tiveram lugar. Para o propósito do BMP¹⁰, a *High Risk Area* é delimitada por Suez e pelo Estreito de Ormuz ao Norte, 10° ao Sul e 78° a Oeste” (BMP4, 2011, p. 03, tradução nossa¹¹), conforme o mapa apresentado na figura 01.

¹⁰ Relatório sobre Melhores Práticas de Gestão no setor marítimo.

¹¹ “The High Risk Area defines itself by where pirate activity and/ or attacks have taken place. For the purpose of BMP the High Risk Area is an area bounded by Suez and the Strait of Hormuz to the North, 10°S and 78°E. (Note - the UKMTO Voluntary Reporting Area is slightly larger as it includes the Arabian Gulf)” (BMP4, 2011, p. 03).

Figura 01: *High Risk Area* (2011)

Fonte: OCEANS Beyond Piracy, 2011, p. 14.

Essa *High Risk Area* engloba três pontos de gargalo que estão entre os maiores do mundo, a saber: O Estreito de Ormuz, o Canal de Suez e o Estreito de Bab El-Mandeb. Esses pontos, somados, registraram o fluxo de 46% do transporte global de petróleo em 2015, uma participação crescente desde 2012 (EIA, 2017).

Ressaltando a importância econômica e estratégica da região, que está entre as principais rotas do comércio marítimo, a comunidade internacional se mobilizou para reduzir incidências de pirataria e aumentar a segurança das embarcações. Contribuições público-privadas tomaram espaço na prevenção e combate à pirataria e, a partir de 2012, os ataques piratas declinaram (ver Gráfico 02).

Isso foi resultado, segundo a Organização Marítima Internacional (IMO), de uma combinação de fatores, a seguir enumerados: (1) a força conjunta de navios de vários Estados¹²; (2) a atuação do governo somali e da comunidade internacional sobre ameaças terrestres; (3) a conscientização das tripulações quanto aos perigos e medidas a serem tomadas; e (4) a implantação de medidas protetivas em embarcações mercantes mais expostas ao risco (IMO, 2013).

Nesse sentido, compreende-se a importância de cada um desses fatores e da interação entre eles. Entretanto, não compete a este trabalho analisar todos eles. Assim, o enfoque será dado ao fator quatro – implantação de medidas protetivas em embarcações mercantes mais expostas ao risco, com particular atenção ao papel das Companhias de Segurança Privada.

CARACTERÍSTICAS GERAIS DOS ATORES ENVOLVIDOS

Em vista de compreender melhor de que forma se estabelece a interação entre piratas e a tripulação de navios mercantes na HRA, suas características gerais serão abaixo analisadas. É necessário também compreender o que são as Companhias de Segurança Privada e qual a importância desses contratados na relação entre os outros dois atores.

PIRATAS SOMALIS

O artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, expressa as características de um pirata. A Convenção o define como aquele que pratica violência contra embarcações e/ou seus tripulantes, de ato voluntário e consciente, com a finalidade de ganho privado¹³.

Pristrom et al (2013) argumentam que “apesar do último pico nos ataques piratas, o crime universal de pirataria tem sido um desafio para a indústria mercante internacional por um longo tempo” (PRISTROM et al,

¹² Cusumano e Rizza (2018) sustentam que apenas a presença de forças tarefas estatais provou-se insuficiente para conter o avanço da pirataria na região, visto que as três principais operações que foram realizadas ali começaram antes do pico de ataques (2009-2011). São elas: Operação Atalanta (EUNAVFOR), desde 2008; Operação Ocean Shield (OTAN), desde 2009; e CTF-151(ONU), desde 2009.

¹³ Esses atos são cometidos em alto mar ou em lugares que estão fora da jurisdição de qualquer Estado. Além disso, a incitação ou facilitação à pirataria também é enquadrada no mesmo crime (ONU, 1982, art. 101).

2013, p. 677, tradução nossa¹⁴), cuja versão moderna se intensificara a partir da década de 1980 (PRISTROM et al, 2013).

Desde a década de 1950, já era possível identificar registros de ataques em águas somalis. Entretanto, tais ações eram realizadas em pequena escala (BM, 2013). Foi a partir de 2005 – com o incidente envolvendo o MV Feisty Gas¹⁵ – que o número dessas ocorrências cresceu exponencialmente, chegando a 50 em 2010 (BM, 2013).

Carafano et al (2009) notam que os piratas modernos que atuam no Golfo de Áden têm o objetivo primário de “fazer dinheiro (sic) – tomar um navio, apreender reféns e carga, e esperar a companhia de navegação pagar o resgate. Essa abordagem geralmente se traduz em um a dois milhões de dólares por navio” (CARAFANO et al, 2009, p. 08, tradução nossa¹⁶).

Para que isso ocorra, no entanto, há uma estrutura consolidada que suporta essas ações. De acordo com o Banco Mundial (BM),

O modelo de negócio da pirataria somali depende muito da infraestrutura de suporte em terra para conduzir as negociações de resgate. Genericamente, uma operação pirata consiste em operações armadas no mar, com suporte em terra que provê abrigo para os piratas que retornam e acesso a mercados para bens roubados e para os bens, serviços e mão de obra necessária aos ataques piratas (BM, 2013, p. xxiv, tradução nossa¹⁷).

Verifica-se, também, que há um processo de financiamento e planejamento¹⁸ (BM, 2013). A operação geralmente começaria com o

¹⁴ “Despite the latest peak in piracy attacks, the universal crime of piracy has been a challenge to the international shipping industry for a long time”. (PRISTROM et al, 2013, p. 677)

¹⁵ “The vessel, a liquefied petroleum gas tanker, was seized near Mogadishu on April 10, 2005, and released 17 days later after payment of a US\$315,000 ransom”. (BM, 2013, p. 88)

¹⁶ “The goal of modern-day pirates operating in the Gulf of Aden is primarily to make money – taking over a ship, seizing hostages and cargo, and waiting for the shipping company to pay a ransom. This approach usually translates into \$1 million to \$2 million in ransom per ship” (CARAFANO et al, 2009, p. 08).

¹⁷ “The Somali pirate business model relies heavily on onshore support infrastructure to conduct ransom negotiations. Generically a pirate operation consists of armed offshore operations with onshore support that provides shelter for returning pirates and access to markets for stolen goods and for the goods, services, and manpower needed for pirate attacks” (BM, 2013, p. xxiv)

¹⁸ Há casos em que a pirataria é realizada oportunamente (BM, 2013). No entanto, fez-se necessário destacar que há uma rede que sustenta essas ações, composta basicamente por capital político, recursos financeiros e mão de obra. Para maior debate, ver BM, 2013.

financiamento de investidores ou instigadores, que também selecionariam um comandante para o ataque¹⁹. O grupo pirata que detivesse armas leves poderia receber armamentos e equipamentos para identificar possíveis alvos (BM, 2013).

Pristrom et al. (2013) identificaram que a maior parte das embarcações atacadas era de pequeno porte, apesar de a taxa de incidentes com graneleiros, tanques químicos e cargas gerais ser maior na HRA somali que no restante do mundo. A abordagem geralmente era feita a partir de Dhows²⁰ e barcos de pesca roubados (*motherships*), que permitem maior autonomia, camuflagem e expandem a área de operação (BM, 2013).

A maior parte dos ataques ocorreu durante períodos do dia em que há pouca visibilidade e contra navios trafegando em baixa velocidade (MINEAU, 2010). Quando bem-sucedidos, os piratas mantinham a tripulação e o navio em seu poder por, em média, sete meses, até que o resgate fosse pago (SIMPSON, 2013).

A pirataria na HRA gera custos globais. Além do impacto direto às economias locais (nos mais diversos setores, incluindo turismo e pesca) e às embarcações que trafegam nessa Área, há também o aumento no preço dos seguros e custos sobre a implantação medidas adicionais de segurança, sobre a alteração de rotas ou cancelamento de pedidos, além do custo humano sofrido pelos tripulantes que vivenciam a ameaça real ou potencial de uma abordagem pirata (BM, 2013).

Em geral, a pirataria foi bem-sucedida quando as boas práticas falharam e quando as forças ao redor não foram capazes de dissuadir o ataque. Entretanto, a partir de 2011 houve maior incentivo à contratação de Companhias de Segurança Privada para a proteção de navios mercantes, pois,

frustradamente, governos das nações com as maiores marinhas na região mostram pouco comprometimento em aumentar recursos do modo que seria necessário para se ter um impacto decisivo no problema. [...] Esforços de contra pirataria também têm sido desacreditados pela falta de legislação doméstica apropriada em muitas nações. (ICS, 2011, p. 06, tradução nossa²¹)

¹⁹ O Banco Mundial (2013) também destaca a costa da Somália como uma região de alta instabilidade política e econômica e que abriga a maior parte desse modelo de negócio.

²⁰ Tipo de veleiro muito comum no Mar Vermelho e Oceano Índico.

²¹ "Frustratingly, governments in those nations with the largest military navies in the region show little willingness to increase resources to the extent that would be necessary to have a decisive impact on the problem. [...] Counter piracy efforts have also been discredited by the

TRIPULANTES E EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO

O aumento nos casos de pirataria provocou uma série de problemas para o tráfego marítimo na região, para os Estados costeiros, com navios de bandeira e/ou com tripulação no local, e para as empresas de navegação. Segundo Bueger et al (2011) “os atrasos devido aos sequestros, aumento nos seguros, custos de pagamento do resgate e custos relacionados à medidas reativas e preventivas aumentaram os custos de negócio para companhias de navegação” (BUEGER, 2011, p. 373, tradução nossa²²).

Os tipos de navios mercantes mais atacados são os de contêiner, tanques químicos, graneleiros, de carga geral e os petroleiros (CARAFANO et al, 2009). Entretanto, o relatório da *Oceans Beyond Piracy* (2011) revela um aumento no número ataques a petroleiros. Considera-se que o aumento esteja relacionado aos valores de resgate dessas embarcações, que tendem a ser mais altos, se comparados a outros navios mercantes (OCEANS, 2011).

De acordo com o relatório do Banco Mundial (2013), o objetivo dos piratas ao tomar o controle das embarcações não é a carga. Na verdade, as embarcações podem ser utilizadas como *motherships* para novos ataques, ou ainda, podem ser sequestradas para negociação de resgate. Para isso, os piratas abrem comunicação com os armadores ou fretadores (BM, 2013).

Durante o processo de negociação – que pode durar, em média, seis meses (OCEANS, 2011) – a embarcação com os reféns fica ancorada em portos sob o controle do grupo pirata (BM, 2013). O relatório também aponta que “a nacionalidade dos reféns, o tamanho e tipo da embarcação, e o número de navios sequestrados e em poder dos piratas são três variáveis que afetam em peso o montante do resgate finalmente pago” (BM, 2013, p. 94, tradução nossa²³).

As empresas de navegação ainda têm outras despesas associadas ao resgate (OCEANS, 2011). Destacam-se, dentre outros: o custo para entrega do valor negociado (geralmente feito por uma companhia de segurança, em um helicóptero); os danos causados à embarcação; e as

lack of appropriate domestic legislation in many nations”. (ICS, 2011, p. 06)

²² “Delays due to hijackings, rising insurance premiums, the costs of ransom payments and the costs related to reactive and preventive measures increase the business costs of shipping companies”. (BUEGER et al, 2011, p. 373)

²³ “The nationalities of the hostages, the size and type of vessel, and the number of hijacked ships held by the pirates are three variables that heavily affect the ransom amount finally paid” (BM, 2013, p. 94).

expensas da equipe jurídica, de negociadores, consultorias e de apoio médico e psicológico para a tripulação.

Para os tripulantes das embarcações que trafegam por essas águas, o risco e a preocupação são ainda maiores. Além de uma abordagem violenta, os piratas tendem a manter reféns visando o pagamento de resgate. Isso ocorre, em geral, em condições insalubres e desumanas (SIMPSON, 2013).

O Banco Mundial (2013) estimou que os sequestros durassem até 1178 dias e reportou que 3741 pessoas já estiveram nestas condições entre 2005 e 2012. Além disso, acredita-se que o número de marinheiros mortos devido a ataques, sequestros ou operações de resgate esteja entre 82 e 97 (BM, 2013).

Nesse sentido, os tripulantes das embarcações atacadas sofrem tanto violência física quanto psicológica, durante os ataques e os sequestros. Simpson (2013) afirma que “a liberação de relatos dos reféns tem levado a efeitos dramáticos no bem-estar e moral dos marinheiros mercantes, com recusas a transitar pela HRA” (SIMPSON, 2013, p. 93, tradução nossa²⁴).

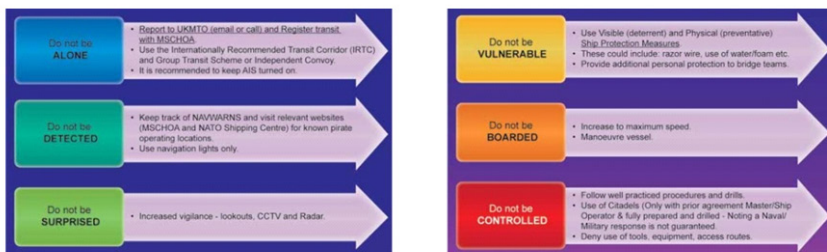
Em vista de compensar os riscos da viagem, a Federação Internacional de Trabalhadores de Transportes (ITF) estabeleceu um acordo com empresas de navegação. Com isso, os tripulantes que trafeguem pela HRA seriam elegíveis a receber pagamento dobrado por seus serviços (OCEANS, 2011).

Com isso, é possível compreender a importância de se elevar a segurança das embarcações através de treinamento, boas práticas e proteção embarcada. O documento que sumariza essas medidas de proteção é a quarta versão do *Best Management Practices for Protection against Somalia-based Piracy* (BMP4).

Diversas organizações interessadas em aumentar a segurança da região se uniram para produzir esse documento. O BMP4 é uma compilação de boas práticas destinadas aos tripulantes e empresas de navegação que prestam serviço na HRA somali e que estão resumidas na figura 02.

²⁴ The release hostages' reports and accounts have led to a dramatic effect on the welfare and morale of merchant seamen, with mariners refusing to transit through the HRA” (SIMPSON, 2013, p. 73).

Figura 02: Boas práticas para evitar a abordagem de piratas



Fonte: BMP4, 2011, p. vi.

O BMP4 enumera boas práticas para evitar a abordagem de piratas. Elas podem ser classificadas em seis orientações básicas, que devem ser seguidas conforme o grau de risco aumenta. São elas: (1) não esteja sozinho; (2) não seja detectado; (3) não seja surpreendido; (4) não esteja vulnerável; (5) não seja abordado; (6) não seja controlado (BMP4, 2011).

Observa-se na figura 02 que, no item “não esteja vulnerável”, recomenda-se o uso de proteção preventiva ou dissuasória – que poderia incluir a utilização de pessoal qualificado para realizar serviços de segurança. O BMP4, entretanto, reitera que a contratação de CSP estaria sujeita à autorização e às leis do Estado de bandeira do navio (BMP4, 2011).

Nesse documento, são esclarecidos os procedimentos para reportar qualquer incidente que estivesse relacionado à pirataria, bem como medidas protetivas e planejamento, necessários à mitigação do risco de abordagem. Também são descritas as principais características dos ataques piratas²⁵ e o que fazer caso sejam bem sucedidos²⁶.

A IMO, da mesma forma, editou circulares a respeito de medidas de segurança contra a pirataria na HRA. A circular 1334, de junho de 2009, traz recomendações às companhias de navegação, operadores, comandantes e tripulação de navios mercantes para prevenir atos de

²⁵ Geralmente dois esquifes se aproximam pela lateral ou pela popa da embarcação. Eles partem de uma *mothership*, que também é uma embarcação sequestrada, e muitas vezes a tripulação ainda é mantida refém. Elas têm o objetivo de ampliar a área de abordagem dos piratas, uma vez que podem carregar mais pessoas e suprimentos necessários aos ataques. Os piratas costumam utilizar armas leves para render a tripulação, e abordam embarcações em diferentes horários do dia (BMP4, 2011).

²⁶ A orientação é manter a calma e informar o incidente antes que os piratas cheguem ao passadiço. Os tripulantes não devem oferecer resistência, manter as mãos visíveis e deixar o circuito de câmeras ligado (BMP4, 2011).

pirataria. As orientações acerca da contratação de segurança privada e a BMP4 seguem os mesmos moldes, acima mencionados.

Em setembro de 2011, o Comitê de Segurança Marítima da IMO (MSC) editou um novo documento. A circular 1339 coaduna o BMP4 às orientações da IMO, “autorizando o presidente e o secretariado da IMO a distribuir o guia [BMP4] como uma nova circular do Comitê de Segurança Marítima” (IMO, 2011, MSC.1/Circ.1339, tradução nossa).

Como parte desse conjunto de boas práticas adotadas pelas empresas de navegação, cujas embarcações trafegam na HRA, destaca-se as CSP. Em uma fase de consolidação do mercado de segurança, muitas empresas optaram por expandir suas operações à segurança marítima, encontrando na costa somali um espaço de atuação (PERCY, 2012).

COMPANHIAS DE SEGURANÇA PRIVADA (CSP)

Tendo em mente a importância das Companhias de Segurança Privada, vale ressaltar alguns aspectos históricos de sua formação, bem como suas principais características e serviços oferecidos. Nesse sentido, será possível compreender seu papel na dinâmica entre tripulantes e piratas.

Os ataques de 11 de setembro e a consequente Revolução nos Assuntos Militares²⁷, proposta pelo secretário de defesa estadunidense Donald Rumsfeld (2001-2006), colocaram em voga o debate acerca da contratação de Companhias Militares e de Segurança Privada (CMSP²⁸). Todavia, a existência e importância dessas firmas precedem tais acontecimentos.

A contratação de terceiros em assuntos referentes à segurança e defesa precede até mesmo a formação do Estado Nacional (MAQUIAVEL, 2006). Entretanto, tratava-se de mercenários²⁹, qualificados pelo seu caráter

²⁷ “A Revolution in Military Affairs (RMA) is a major change in the nature of warfare brought about by the innovative application of new technologies which, combined with dramatic changes in military doctrine and operational and organizational concepts, fundamentally alters the character and conduct of military operations (McKITRICK et al, 1998, p. 65).

²⁸ Vale notar que nos estudos referentes ao tema, as terminologias que definem os contratados divergem em diversos autores. Neste artigo, as Companhias Militares (CMP) e as Companhias de Segurança (CSP) diferem entre si e serão definidas no decorrer da seção. O termo Companhias Militares e de Segurança Privada (CMSP) engloba ambas as classificações.

²⁹ “A mercenary is any person who: (a) is specially recruited locally or abroad in order to fight in an armed conflict; (b) does, in fact, take a direct part in the hostilities; (c) is motivated to take part in the hostilities essentially by the desire for private gain and, in fact, is promised,

ad hoc e pela busca por ganhos privados. Apesar de sua existência ser nociva à concepção de monopólio da violência estatal, surgiram questões sobre a validade de seus serviços somente em meados do século XX.

A proibição da prática mercenária em 1977, aliada à contínua necessidade dos Estados em obter serviços privados de segurança, fomentou o crescimento de outros atores: as Companhias Militares e de Segurança Privada. Diferentemente dos mercenários, as CMSP possuem estrutura organizacional e operam em todo o mundo, em um mercado legalmente reconhecido (SINGER, 2001-2002).

Percy (2012) divide a história contemporânea das CMSP em três fases. A primeira começa no período pós-Guerra Fria e foi marcada principalmente por serviços de combate em guerras civis na África. A segunda situa-se no período entre 11 de setembro de 2001 e o final da guerra no Iraque. Nesse período, os EUA se dedicaram especialmente à terceirização de serviços de defesa, através da Revolução nos Assuntos Militares (RUMSFELD, 2001).

A terceira fase tem início no período pós Iraque. Nesse momento, as companhias passaram a diversificar ainda mais seus serviços, em busca de maior consolidação no mercado (PERCY, 2012). A autora afirma ainda que, dentre os novos setores, destaca-se o de “segurança marítima, particularmente contra ataques piratas” (PERCY, 2012, p. 944, tradução nossa³⁰).

Devido à multiplicidade de serviços que essas empresas oferecem, muitos autores divergem quanto à sua definição. A principal referência no assunto é Peter Singer, que desenvolveu uma tipologia para identificar tais empresas pelo nível de engajamento no campo de batalha. Assim, a metáfora da lança separa as firmas em três tipos: (1) provisão militar³¹; (2) consultoria militar³²; e (3) suporte³³ (SINGER 2001-2002).

by or on behalf of a Party to the conflict, material compensation substantially in excess of that promised or paid to combatants of similar ranks and functions in the armed forces of that Party; (d) is neither a national of a Party to the conflict nor a resident of territory controlled by a Party to the conflict; (e) is not a member of the armed forces of a Party to the conflict; and (f) has not been sent by a State which is not a Party to the conflict on official duty as a member of its armed forces” (ICRC, 1977, art. 47, §2).

³⁰ “Companies have had to consider their future and are diversifying into a variety of areas: maritime security, particularly against pirate attack” (PERCY, 2012, p. 944).

³¹ “Type 1: Military provider firms focus on the tactical environment. They offer services at the forefront of the battle space, engaging in actual fighting or direct command and control of field units, or both.” (SINGER, 2001-2002, p. 201)

³² “Type 2: Military consulting firms provide advisory and training services. They also offer strategic, operational, and organizational analysis that is often integral to the function or restructuring of armed forces” (IDEM, p. 201).

³³ “Type 3: Military support firms provide rear-echelon and supplementary services. Although they do not participate in the planning or execution of direct hostilities, they

Apesar da notória contribuição de Singer, faz-se necessário distinguir aqui entre Companhias Militares (CMP) e Companhias de Segurança Privada (CSP). Para isso, destaca-se o seminal trabalho de Kinsey (2006), que caracteriza os mais diferentes atores privados sob dois eixos: (1) meios de proteção do objeto (grau de letalidade); e (2) objeto a ser protegido (instituições públicas ou privadas).

Para efeitos comparativos entre essas companhias, o segundo eixo de análise será descartado, uma vez que as CSP podem atuar na proteção de instalações públicas e privadas. Com isso, será analisado o primeiro eixo, que expressa o grau de letalidade que essas empresas podem empreender. Assim será possível diferenciá-las.

Distribuindo os diversos tipos de atores envolvidos no mercado de segurança, observa-se que as Companhias Militares Privadas atuam como multiplicador de forças do Estado em conflito, a partir da provisão completa de serviços essenciais às operações (KINSEY, 2006). Por outro lado, “CSP estão geralmente preocupadas com a prevenção de crimes e a ordem pública (KINSEY, 2006, p. 16, tradução nossa³⁴).

De acordo com Mineau (2010).

Embora haja uma série de preocupações jurídicas e políticas legítimas em torno do uso de CSP marítima, a indústria comercial de navegação pode, em breve, depender mais de CSP para garantir passagem segura através de águas perigosas do que da promessa de maior ação Estatal internacionalmente (MINEAU, 2010, p. 64, tradução nossa³⁵).

Isso porque a proteção oferecida pelas CSP pode ser mais efetiva e financeiramente viável aos mercantes, se comparado às limitações das forças navais que patrulham a HRA (CUSUMANO; RUZZA, 2018). Além disso, “o uso de CSP no mar também pode permitir a redução de amarras políticas e externalidades associadas com o envio de militares

do fill functional needs that fall within the military sphere including logistics, technical support, and transportation-that are critical to combat operations” (IDEM, p. 201).

³⁴ “PSCs are generally concerned with crime prevention and public order”. (KINSEY, 2006, p. 16).

³⁵ “While there are a host of legitimate legal and policy concerns surrounding the use of maritime PSCs, the commercial shipping industry may soon be relying more on PSCs to ensure safe passage through dangerous waters than on the promise of further international state action” (MINEAU, 2010, p. 64).

a bordo, reduzindo custos percebidos no combate à pirataria e evitando complicações diplomáticas em caso de incidentes” (CUSUMANO; RUZZA, 2018, p. 83, tradução nossa³⁶).

As circulares 1334 e 1339 da IMO notam a importância desse serviço nas áreas de risco, conforme observado anteriormente. Entretanto, a autorização deve ser dada pelo Estado de bandeira da embarcação. Além disso, “este conselho não constitui uma recomendação ou endosso do uso geral de Contratados Marítimos de Segurança Privada” (IMO, 2011, MSC.1/Circ.1339, p. 39, tradução nossa³⁷).

Tal sugestão também foi conferida pela Câmara Internacional de Comércio (ICS³⁸) e adotada por diversos Estados-membros da IMO em 2011. O aumento no interesse pelas CSP pode ser explicado pela dificuldade das forças navais em controlar os ataques piratas (ICS, 2011), que sofreram sucessivos aumentos entre 2007 e 2011 (ver Gráfico 01).

Nesse sentido, a contratação de Companhias de Segurança como alternativa de proteção às embarcações mercantes contribuiu na redução dos ataques piratas³⁹ (ICS, 2011). Não se pretende, com isso, atribuir tais resultados somente à contratação de CSP; antes, deve-se observar que diversas contribuições público-privadas foram essenciais à minimização deste problema de alta complexidade. E, dentre estes, analisa-se o papel das Companhias de Segurança.

ANÁLISE DA PREFERÊNCIA DOS ATORES

Teoria dos Jogos também pode ser definida como o estudo da forma em que o resultado final de uma situação competitiva é ditado pelas interações entre os envolvidos no jogo (também referenciados como “*jogadores*” ou “*agentes*”), baseado nos objetivos e

³⁶ “The use of PSCs at sea may also allow for reducing the political constraints and externalities associated with the deployment of military personnel onboard vessels, downplaying the perceived costs of combating piracy and avoiding diplomatic complications in case of incidents” (CUSUMANO, RUZZA, 2018, p. 83).

³⁷ “This advice does not constitute a recommendation or an endorsement of the general use of armed Private Maritime Security Contractors”. (IMO, 2011, p. 29)

³⁸ A Câmara Internacional de Comércio (ICS) é uma associação comercial que conta com armadores e operadores de diversos setores, e cuja representação corresponde a mais de 80% da frota mercante global (ICS, 2019).

³⁹ Apesar de não ser abordado neste trabalho, vale ressaltar a existência de um extenso debate acerca da regulação das CSP e da autorização de uso de armamento letal para legítima defesa. Neste artigo, considera-se a contratação de CSP como um elemento dissuasório, independente do porte de arma.

preferências desses jogadores, e na estratégia que cada um emprega. A estratégia é simplesmente um “modo de jogar” predeterminado que guia o agente às ações que deve tomar em resposta a ações passadas e esperadas de outros agentes. (HUANG, 2010, p. 02, tradução nossa⁴⁰).

Em suma, a Teoria dos Jogos visa analisar o modo que os agentes jogam, ao que se conhece por comportamentos estratégicos. Nesse sentido, depreende-se que os jogadores racionalmente tomam suas decisões – e, conseqüentemente, delimitam suas preferências (FIANI, 2009). Tal teoria, que visa entender as escolhas a partir das preferências definidas, é chamada de Escolha Racional.

A teoria da Escolha Racional parte do conceito de relação, ou seja, do pressuposto que existe algum vínculo entre dois jogadores (FIANI, 2009) – no caso, entre Piratas e Tripulantes. Fiani (2009) ainda argumenta que, a partir da relação estabelecida entre os jogadores, é possível indicar suas preferências dentro das possibilidades disponíveis em determinada situação.

A atribuição de valores às preferências, bem como o cruzamento dessas informações, permite chegar ao equilíbrio do jogo. Esse equilíbrio pode ser entendido como a melhor resposta que se pode inferir, de acordo com as opções existentes e os respectivos valores atribuídos (HUANG, 2010). Nesse sentido, o objetivo da análise a seguir é identificar se há deslocamento de equilíbrio nas preferências de (P) e (T), a partir da introdução das Companhias de Segurança Privadas.

Para identificar tais preferências, dois modelos foram construídos. O primeiro mostra a tomada de decisão dos Piratas (P) e dos Tripulantes (T), quando não há contratados de segurança na embarcação-alvo. O segundo revela situação semelhante, porém com a presença de CSP. Nesse sentido, a CSP não será um agente, mas um movimento estratégico⁴¹ de (T), a partir do qual será possível analisar se há alteração na preferência dos jogadores.

⁴⁰ “Game Theory can be also defined as the study of how the final outcome of a competitive situation is dictated by interactions among the people involved in the game (also referred to as ‘players’ or ‘agents’), based on the goals and preferences of these players, and on the strategy that each player employs. A strategy is simply a predetermined ‘way of play’ that guides an agent as to what actions to take in response to past and expected actions from other agents”. (HUANG, 2010, p. 02)

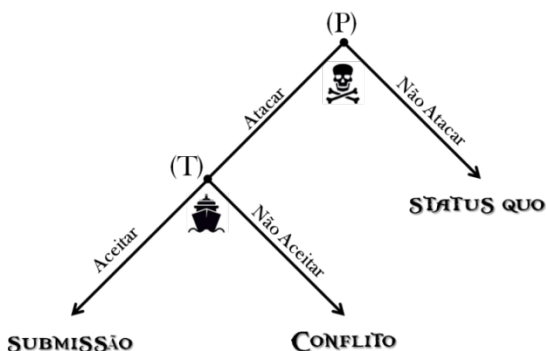
⁴¹ “Movimentos estratégicos são ações adotadas pelos jogadores que visam alterar alguma característica do jogo, em geral a ordem em que os jogadores jogam ou as recompensas dos jogadores” (FIANI, 2009, p.242).

Aplicando essa abordagem a um ataque pirata sobre um navio mercante, deve-se considerar que determinados resultados serão alcançados a partir de decisões anteriores. Para melhor analisar essa situação, será realizado um jogo sequencial. Nele, é possível “dar conta do desdobramento sucessivo das decisões estratégicas” (FIANI, 2009, p. 4).

Assim, em uma situação potencial de ataque a uma determinada embarcação (y), os piratas e tripulantes devem tomar decisões racionais a respeito do que se segue. A primeira decisão é tomada por (P), que deve escolher entre atacar ou não. Caso opte por não atacar, será mantido o status quo e (y) seguirá seu curso normalmente.

Se os piratas resolverem atacar o navio, então (T) possui duas opções plausíveis: aceitar ou não a investida deles. Se optarem por aceitar, haverá submissão dos tripulantes e (P) terá vencido. Caso contrário, haverá conflito. Fica estabelecida, portanto, a possibilidade de três preferências: *Status Quo* - Submissão - Conflito, a serem classificadas de acordo com os atributos dos jogadores. Apresenta-se, com isso, o seguinte jogo sequencial (Figura 03):

Figura 03: Jogo sequencial entre Piratas e Tripulantes de (y)



A figura 03 esclarece as possíveis decisões e resultados da interação de Piratas e Tripulantes em uma situação de potencial ataque à embarcação (y). A partir desse esquema, é possível identificar as preferências dos jogadores em cada um dos modelos a serem construídos. Para tal, será apresentado um resumo das principais características anteriormente observadas de piratas e tripulantes, e que será essencial para definir as preferências de cada um deles (Quadro 01).

Quadro 01: Piratas *versus* Tripulantes durante um ataque

Piratas (P)	Tripulantes (T)
<ul style="list-style-type: none"> - Motivação financeira - Financiado por investidores e instigadores - Geralmente armados - Utilização de <i>motherships</i> - Atacam navios em baixa velocidade - Sequestro por resgate 	<ul style="list-style-type: none"> - Geralmente desarmados - Sofrem violência física - Sofrem violência psicológica - Mantidos como reféns em condições insalubres e por longos períodos - Risco de morte

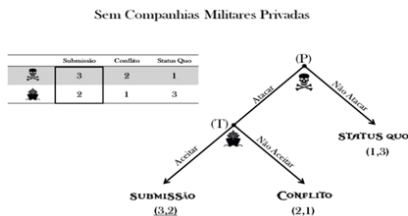
Analisando as características de cada um dos jogadores, é possível estabelecer suas preferências. No caso dos piratas, o principal motivador é o ganho privado (ONU, 1982, art. 101). Isso lhes impele a buscar alteração no *status quo*, em geral com o uso de meios violentos. Tendo em vista um objetivo de maximização dos ganhos, é mais desejável que haja submissão sem resistência.

Além disso, geralmente (T) está desarmado, ao passo que os piratas preferencialmente utilizam armas leves e abordagem violenta (BMP4, 2011). Assim, mesmo em caso de conflito, (P) estaria em vantagem. Nesse sentido, quando não há a presença de Companhias de Segurança Privada em (y), deve-se considerar que a submissão de (T) será mais bem sucedida, caso (P) ataque a embarcação. Consequentemente é possível inferir que (P) prefere: submissão > conflito > *status quo*.

Ainda na mesma situação, consideram-se as preferências dos Tripulantes frente à ameaça de um ataque de pirataria. Nesse caso, a maior preferência de (T) é para a manutenção do *status quo*. Em caso de deflagração do ataque, é preferível submeter-se a entrar em conflito: conforme orientação da BMP4, em caso de abordagem, é melhor não reagir (BMP4, 2011). Com isso, as preferências de (T) são: *status quo* > submissão > conflito.

Atribuindo valores às preferências dos jogadores, sendo 01 o menos desejável e 03 o mais desejável (Figura 04):

Figura 04: Jogo Sequencial entre Piratas e Tripulantes de uma embarcação atacada sem CSP



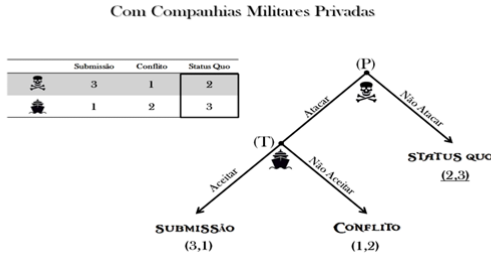
Analisando o equilíbrio do primeiro jogo sequencial (Figura 04), é possível inferir que o melhor resultado possível é a submissão de (T). Isso porque, caso os Piratas encontrem uma embarcação que atenda seus desejos, não preferir atacar. E os Tripulantes, após falharem todas as medidas de segurança disponíveis, devem seguir a orientação de não oferecer resistência (BMP4, 2011). Tal resultado corrobora a situação observada entre 2007 e 2011, quando houve um aumento no número de ataques a embarcações na região em que foi delimitada a HRA.

Visando a prevenção de crimes (KINSEY, 2006), as CSP passaram a operar em navios mercantes, oferecendo serviços de segurança, com ou sem armamento, além da provisão de treinamento e vigilância. Como resultado, os piratas passariam a enfrentar maior resistência em caso de ataque e, possivelmente sofreriam maior perda ou reduziriam seus ganhos.

Nesse sentido, é possível inferir uma alteração nas preferências de (P). Apesar de ainda preferirem a submissão, a presença de CSP inibe o ataque e torna o *status quo* mais vantajoso aos Piratas. Com isso, observa-se um novo arranjo das preferências de (P): submissão > *status quo* > conflito.

Há também mudança para os Tripulantes. O *status quo* permanece como a situação mais vantajosa. Contudo, os contratados permitem maior resistência à abordagem (CUSUMANO; RUZZA, 2018), o que torna o conflito preferível à submissão. Dessa forma, para (T), as novas preferências são: *status quo* > conflito > submissão (Figura 05).

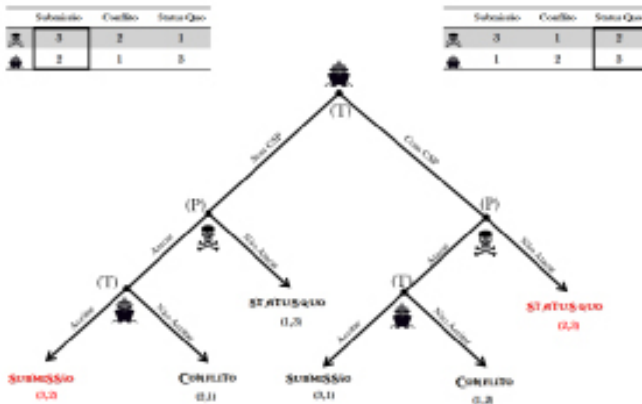
Figura 05: Jogo Sequencial entre Piratas e Tripulantes de uma embarcação atacada com CSP



No segundo jogo sequencial (Figura 05) é introduzida a informação de que (y) contaria com contratados de segurança a bordo. E, conforme observado anteriormente, a presença de CSP alterou a preferência dos jogadores. Conseqüentemente, o equilíbrio do jogo também foi deslocado. Se no primeiro jogo sequencial (Figura 04) – sem a presença de CSP – o equilíbrio é encontrado na submissão de (T), nesse novo jogo (Figura 05), é possível perceber que o equilíbrio está no *status quo*.

Isso ocorre por dois motivos. Primeiro, (P) passa a preferir o *status quo* ao conflito, uma vez que a presença de CSP dificulta a abordagem, ao reduzir a vulnerabilidade da embarcação. O segundo motivo é a alteração na preferência de (T) para o conflito, uma vez que a justificativa para a presença de CSP é impedir a abordagem dos piratas. Assim, o melhor resultado possível passa a ser o *status quo*. Em suma (Figura 06):

Figura 06: Jogo sequencial entre (P) e (T) com movimento estratégico



O esquema demonstrado na figura 06 resume as preferências dos jogadores diante de uma possibilidade de ataque pirata. Observando a premissa do jogo sequencial e de movimento estratégico, a empresa de navegação responsável por (y) primariamente decide se contrata ou não CSP para a proteção do navio, conforme a legislação do Estado de bandeira.

Assumindo que (y) navegue sem a proteção de CSP, os piratas prefeririam atacar com submissão de (T), enquanto a tripulação prefere *status quo* e, posteriormente, submissão. Como consequência, a submissão é o resultado ótimo do arranjo de preferências quando não há contratados de Companhias de Segurança Privada na embarcação.

Comparativamente, a presença de CSP altera as preferências dos dois jogadores. (T) continua a preferir o *status quo*, porém em caso de ataque, passa a preferir o conflito. Já a preferência inicial de (P) permanece a submissão, mas passa a preferir o *status quo* ao conflito, se houver segurança privada em (y). Assim, ocorre um deslocamento do resultado ótimo para o *status quo*.

Para muitas empresas de navegação, contratar de Companhias de Segurança compensa, em que pese os custos gerados pela pirataria (CUSUMANO; RUZZA, 2018). O valor dos resgates e de despesas associadas, além do aumento no valor dos seguros, a redefinição de rotas, e outros custos, diretos e indiretos (OCEANS, 2011), podem ser mitigados, na medida em que as CSP oferecem maior proteção às embarcações (CUSUMANO; RUZZA, 2018).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pirataria moderna na costa da Somália e no Golfo de Áden é um fenômeno complexo que afeta a economia mundial. Considerando o aumento registrado a partir de 2006, entes públicos e privados se mobilizaram para realizar ações que inibissem os ataques e aumentasse a segurança na região.

Observa-se brevemente a interação entre esses atores, destacando-se a importância das Companhias de Segurança Privada para a proteção das embarcações mercantes. Foram analisados, também, o *modus operandi* dos piratas e as consequências de suas ações para as empresas de navegação e marinheiros mercantes. A partir desses dados, foi possível observar as preferências de Piratas e Tripulantes em uma situação de ataque, de modo a entender quais são os resultados possíveis e onde estaria situado o equilíbrio.

Dessa forma, compreende-se que a submissão é a escolha racional quando as boas práticas não podem evitar a abordagem e não há forças navais que possam dissuadir os piratas. No entanto, uma mudança nessas preferências é possível através de um movimento estratégico: a contratação de Companhias de Segurança Privada pelas empresas de navegação.

A partir disso, é possível observar que Piratas e Tripulantes mantêm suas preferências iniciais (submissão e *status quo*, respectivamente), mas há uma mudança em relação ao conflito. Para (P), este se torna menos desejável, ao passo que (T) passa preferi-lo a se submeter. Essas mudanças alteram o equilíbrio do jogo para o *status quo*.

Dessa forma, é possível afirmar que as Companhias de Segurança Privada podem alterar a preferência dos Piratas, dissuadindo-os de realizar um ataque a navios mercantes em que estejam presentes. Consecutivamente, a tripulação de embarcações cuja proteção é fornecida por CSP pode se sentir mais segura em relação a ataques piratas na HRA.

Isso se traduz em maior percepção de segurança no tráfego marítimo da região. Como resultado, o relatório da EIA sobre pontos de gargalo no mundo (2017) apontou que houve um crescimento constante no transporte de petróleo nos estreitos de Ormuz e Bab El-Mandeb a partir de 2012, chegando a 46% da participação global em 2015. Esses resultados relacionam-se à intensificação das operações navais dos Estados e implantação de boas práticas através do BMP4 – incluindo a presença de CSP (XIAO, 2017).

Ressalta-se que a presença de Companhias de Segurança Privada é uma das medidas encontradas pelos Estados e pelas empresas de navegação para reduzir a vulnerabilidade das embarcações que trafegam pela HRA. Decerto, uma conjunção de fatores resultou na redução da atividade pirata na região. Este artigo destaca a importância de um deles: as Companhias de Segurança Privada.

Vale observar que este artigo não pretende esgotar o tema estudado, uma vez que compreende diversas variáveis que não puderam ser aqui exploradas, devido à sua complexidade. Antes, os estudos e abordagens realizados abrem outras possibilidades sobre o assunto, os quais poderão ser utilizados em artigos e pesquisas futuras.

OUTSOURCING IN MARITIME SECURITY: PIRACY THREATS IN THE HIGH RISK AREA (2007-2011)

ABSTRACT

The Horn of Africa and Gulf of Aden had registered increasing piracy reports in 2007-2011. The losses caused by Somali-based piracy acts led the international community to take several measures to enhance security. It includes the creation of a High-Risk Area (HRA). Besides, ship companies took some piracy prevention and protection measures. For example, they contracted maritime security companies to protect the crew and the cargo and to avoid damages in its vessels. As a result, the public-private efforts were responsible for reducing piracy in the HRA from 2012. We aim to identify and to analyze the binary relations between those involved: the pirates and the crew, assuming private contractors presence as a strategic move. In this sense, we will analyze the players' preferences through the Rational Choice Theory. We identified those preferences through a literature review. As a result, we will observe how contractors can change other players' preferences.

Keywords: Private Maritime Security Companies. Rational Choice. Piracy.

REFERÊNCIAS

BANCO MUNDIAL. *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*. Regional Vice-Presidency for Africa, 2013. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/pt/182671468307148284/The-pirates-of-Somalia-ending-the-threat-rebuilding-a-nation>>. Acesso 03 set. 2018.

BEST Management Practices 04 (BMP4). *Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators and Masters of Ships Transiting the High Risk Area*. Edinburgh: Witherby Publishing, 2011.

BUEGER, Christian; STOCKBRUEGGER, Jan; WERTHES Sascha. Pirates, Fishermen and Peacebuilding: Options for Counter-Piracy Strategy in Somalia. *Contemporary Security Policy*, Vol. 32, N. 02 (ago 2011), pp. 356-381.

BUZAN, Barry. *People, States and Fear*. Sussex: Biddles Ltd., 1983, 2a edição.

CARAFANO, James; WEITZ, Richard; ANDERSEN, Martin. *Maritime Security Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond*. Washington: Heritage Special Report, SR-59, 2009.

CUSUMANO, Eugenio; RUZZA, Stefano. Security privatisation at sea. *International Relations*, v. 32, n. 1 (2018), p. 80-103.

ENERGY Information Administration, U.S. (EIA). *About EIA*. Disponível em: <<https://www.eia.gov/about/>>. Acesso em 16 jul. 2019.

_____. *World Oil Transit Chokepoints*. 25/07/2019. Disponível em: <<https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>>. Acesso em: 16 jul. 2019.

FIANI, Ronaldo. *Teoria dos Jogos*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009, 3ª ed.

HUANG, Qiming. *Game Theory*. Rijeka: Sciyo, 2010.

INTERNATIONAL Committee on Red Cross (ICRC). *Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I)*. Disponível em: <<https://www.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/Article.xsp?action=openDocument&d>>

ocumentId=9EDC5096D2C036E9C12563CD0051DC30>. Acesso em: 01 set. 2018.

INTERNATIONAL Chamber of Shipping (ICS). About ICS. Disponível em: <<http://www.ics-shipping.org/#>>. Acesso em: 17 jul. 2019.

_____. Annual Review 2011. International Chamber of Shipping, 2011. Disponível em: <[http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Previous-editions-of-the-ICS-Annual-Review/ics-isf-annual-review-\(2011\).pdf](http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Previous-editions-of-the-ICS-Annual-Review/ics-isf-annual-review-(2011).pdf)>. Acesso 30 ago 2018.

INTERNATIONAL Maritime Organization (IMO). Piracy and Armed Robbery against Ships. MSC.1/Circ.1334, 2009. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS-C.1-Circ.1334.pdf>>. Acesso em: 02 set. 2018

_____. Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia. MSC.1/Circ.1339, 2011. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/1339.pdf>>. Acesso em: 02 set. 2018.

_____. IMO and shipping industry bodies urge continued application of anti-piracy measures Briefing 05, 17/01/2013. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/05-piracy.aspx#.W42Nli-RKiU>>. Acesso em: 03 set. 2018

KINSEY, Christopher. Corporate soldiers and international security: The rise of Private Military Companies. Londres: Routledge, 2006.

MAQUIAVEL, Nicolau. O Príncipe. São Paulo: Ed. Cultrix, 2006.

McKITRICK, Jeffrey et al. The Revolution in Military Affairs. In: SCHNEIDER, Barry; GRINTER, Lawrence. Battlefield of the future: 21st Century Warfare Issues. Alabama: Air War College, 1998.

MINEAU, Michael. Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in response to Modern Piracy. *Journal of International Business and Law*, v. 9, n. 1 (2010), pp. 63-78.

OCEANS Beyond Piracy (OBP). The Economic Cost of Somaly Piracy. Working Paper, 2011. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/ECOP%20Full%20Report%202011.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2018.

_____. The State of Maritime Piracy 2017. Disponível em: <<http://oceans-beyondpiracy.org/reports/sop/summary>>. Acesso em: 19 jul. 2019.

ORGANIZAÇÃO das Nações Unidas (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Montego Bay, 1982.

ORGANIZAÇÃO das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD). Review of Maritime Transport. Nova York: United Nations, 2017.

PERCY, Sarah. Regulating the Private Security Industry: A Story of Regulating the Last War. *International Review of the Red Cross*, v. 94, n. 887 (2012), p. 941-960.

PRISTROM, Sascha; LI, Kevin; YANG, Zaili; WANG, Jin. A Study of Maritime Security and Piracy. *Maritime Policy & Management*, v. 40, n. 07 (2013), p. 675-693.

RUMSFELD, Donald. DOD Acquisition and Logistics Excellence Week Kickoff — Bureaucracy to Battlefield. Washington: Pentagon, 10 set. 2001.

SIMPSON, Ian. Maritime Security Standards. In: IIHL. Private Military Security Contractors. Sanremo: International Institute of Humanitarian Law, 2013, p. 93-96.

SINGER, Peter W. Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry and Its Ramifications for International Security. Cambridge: The MIT Press, v. 26, n. 3 (winter, 2001-2002), p. 186-220.

XIAO, Zhongming; FAN, Zhongzhou; XU, Liangkun. A Study on Global Piracy Attacks' Trends and Characteristics Based on Data Analysis. *International Journal of Security and Its Application*, 2011, v. 11, n. 01 (2017), p. 233-244.

Recebido em: 05/04/2019

Aceito em: 15/01/2020