



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE DIREITO
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO *LATU SENSU* “O NOVO DIREITO
INTERNACIONAL” DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO E PRIVADO E DIREITO
DA INTEGRAÇÃO**

Giovana Sassi

**A PIRATARIA MARÍTIMA NO SÉCULO XXI:
CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E A RESPOSTA DO DIREITO INTERNACIONAL.**

Porto Alegre

2016

GIOVANA SASSI

**A PIRATARIA MARÍTIMA NO SÉCULO XXI:
CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E A RESPOSTA DO DIREITO INTERNACIONAL.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para o Curso de Pós-Graduação *Latu Sensu* "O Novo Direito Internacional" Direito Internacional Público e Privado e Direito da Integração como pré-requisito para obtenção do título de Especialista em Direito Internacional Público e Privado e Direito da Integração da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^a. M^a. Tatiana Cardoso Squeff.

Porto Alegre
2016

RESUMO

O presente trabalho analisa o fenômeno da pirataria marítima, seus impactos sociais e econômicos e os problemas jurídicos para processar e julgar os indivíduos acusados de atos de pirataria. Também são relatados os fatores sociais que costumeiramente levam pessoas a se engajarem nesta atividade, tendo como foco as três principais regiões de incidência na atualidade: a costa da Somália, o Golfo da Guiné e o Mar do Sul da China. Conclui-se que a falta de tipificação do crime de pirataria marítima nas legislações nacionais é um dos maiores empecilhos ao seu combate e que os esforços no patrulhamento marítimo ainda são insuficientes. No que tange aos aspectos metodológicos, a pesquisa é elaborada através do método dedutivo, utilizando-se a legislação nacional e internacional pertinente ao tema, consulta bibliográfica e doutrinária, bem como pesquisas em artigos acadêmicos e reportagens.

Palavras-chaves: Pirataria Marítima. Somália. Golfo da Guiné. Ásia. Impactos Econômicos. Tipificação. Jurisdição. Medidas de Combate.

ABSTRACT

This paper analyzes the maritime piracy phenomenon, its social and economic impacts and legal issues to prosecute and try individuals accused of piracy acts. There are also social factors reported that customarily lead people to engage in this activity, focusing on the three main focus areas today: the Somali coast, the Gulf of Guinea and the South China Sea. It is concluded that the lack of criminalization of maritime piracy in national legislations is one of the biggest obstacles to fight it and that efforts on maritime surveillance are still insufficient. Regarding the methodological aspects, the research is elaborated through the deductive method, using national and international law relevant to the topic, literature and doctrinal consultation and research in academic and news articles.

Key-Words: Maritime piracy. Somalia. Gulf of Guinea. Asia. Economic Impacts. Typifying. Jurisdiction. Fighting measures.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	06
1. A PIRATARIA EM ALTO MAR: ORIGENS HISTÓRICAS E INCIDÊNCIA NA ATUALIDADE.....	10
1.1 DA GRÉCIA AO SÉCULO XXI: UMA VISÃO HISTÓRICA DA PIRATARIA MARÍTIMA E SEU CONCEITO.....	10
1.2 SOMÁLIA: UM CASO CRÍTICO.....	18
1.3 A MALDIÇÃO DO PETRÓLEO NO GOLFO DA GUINÉ.....	25
1.4 PIRATARIA HISTÓRICA E CONTEMPORÂNEA EM ÁGUAS ASIÁTICAS.....	34
2. CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS DA PIRATARIA MARÍTIMA.....	43
2.1 IMPACTOS ECONÔMICOS: QUANTO CUSTA A PIRATARIA MARÍTIMA PARA A COMUNIDADE INTERNACIONAL	43
2.2 TIPIFICAÇÃO DO CRIME DE PIRATARIA MARÍTIMA E A POSIÇÃO DO BRASIL	52
2.3 A PIRATARIA MARÍTIMA COMO CRIME <i>SUI GENERIS</i> : ASPECTOS DA JURISDIÇÃO INTERNACIONAL DO CRIME DE PIRATARIA MARÍTIMA	61
2.4 POLICIAMENTO E PERSEGUIÇÃO: MEDIDAS DE COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA	66
CONSIDERAÇÕES FINAIS	76
REFERÊNCIAS	79

INTRODUÇÃO

A pirataria marítima é um problema presente para a sociedade internacional e assim o vem sendo há milênios. No decorrer da história os piratas possuíam objetivos diferentes e passavam a se envolver nesta atividade também por diferentes razões. Contudo, os resultados são em geral os mesmos: dificuldades no comércio marítimo, prejuízos decorrentes do sequestro de cargas e risco para a vida e a integridade física daqueles que trabalham no mar.

Atualmente os casos de pirataria marítima estão concentrados em três regiões do globo: o Golfo da Guiné, a região da costa da Somália e do Golfo de Áden e a região do Mar do Sul da China e do Estreito de Malaca. Cada uma destas regiões possui suas peculiaridades no que tange aos casos de pirataria, havendo diferenças principalmente no *modos operandi* dos piratas e nas razões regionais que favoreceram a proliferação da atividade.

Apesar do interesse da sociedade internacional em conter este fenômeno há fortes empecilhos para tanto, especialmente no que tange as medidas passíveis de serem tomadas com a finalidade de perseguir e apreender navios suspeitos de pirataria e, após, processar e julgar os responsáveis pelos crimes cometidos no mar. Ainda, há as complicações decorrentes de jurisdições conflitantes onde não há fronteiras marítimas bem definidas e as dificuldades, ou mesmo inviabilidade, de julgamento dos piratas em Estados onde a pirataria não é tipificada como crime na legislação interna.

Há tratados internacionais e acordos regionais que tentam contornar esta situação, trazendo formas de cooperação entre Estados e agências responsáveis pelo patrulhamento de águas. Ainda, há agências e organizações internacionais especializadas na apuração de dados e elaboração de estudos relativos a pirataria marítima, sendo as principais fonte de dados com relação aos prejuízos econômicos e as perdas humanas sofridas em decorrência da atividade pirata.

As principais agências cuja base de dados foi utilizada neste trabalho são a Organização Marítima Internacional (OMI), vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU), e o International Maritime Bureau (IMB), vinculado à Câmara Internacional de Comércio. Contudo, justamente em razão da vinculação à

instituições diferentes, estas agências também possuem definições diferentes para o que efetivamente constitui atos de pirataria e, conseqüentemente, ambas possuem dados diferentes sobre o mesmo fenômeno.

A existência de dados conflitantes vindos de duas agências de renome dificulta grandemente que a comunidade internacional possua uma real noção da envergadura das atividades piratas ao redor do globo, sendo difícil precisar o real custo da pirataria para a sociedade e o verdadeiro impacto sofrido pelo Estados afetados. Como corolário, as medidas de combate à pirataria frequentemente se mostram insuficientes para o tamanho do fluxo de trânsito marítimo ou inadequadas para a situação da região.

Desta forma, este trabalho mostrará em seu primeiro capítulo a evolução histórica da pirataria marítima desde a antiguidade até os dias atuais, passando pela chamada época de ouro da pirataria – ocorrida na época das grandes navegações e do descobrimento do Novo Mundo, quando tornou-se muito popular a pirataria sancionada pelo Estado. Esta análise visa demonstrar que todas as grandes civilizações sofreram com a pirataria e seus impactos no comércio, buscando diferentes medidas de combatê-la.

Mostrar-se-á também neste primeiro capítulo os casos específicos da Somália, do Golfo da Guiné e da pirataria em águas asiáticas. A Somália, especificamente, é o mais peculiar dos focos de pirataria na atualidade principalmente em decorrência da situação política de Estado Falido, não possuindo condições mínimas de manter a soberania de suas águas ou ali realizar patrulhamento. Da mesma forma, não há o mínimo aparato legal capaz de processar e julgar os piratas somalis eventualmente detidos por patrulhas internacionais.

Já o Golfo da Guiné possui altos índices de pirataria marítima principalmente em decorrência da indústria petrolífera da região, a qual causa danos frequentes às sociedades costeiras do Golfo e do Delta do Rio Níger. Devido à poluição atividades de subsistência típicas como a pesca ficam inviabilizadas, o grande fluxo monetário do petróleo gera alta na inflação e a contratação quase exclusiva de estrangeiros para trabalhar na indústria do petróleo desestabiliza o mercado de trabalho. Ainda, as diferenças sociais da região são agravadas diante do contraste entre a ostentação da luxuosidade advinda dos lucros do petróleo com a miséria da população local.

Por outro lado, na região do Mar do Sul da China e do Estreito de Malaca a pirataria não está especialmente atrelada a alguma situação política, existindo na região fortes raízes históricas da atividade. Contudo, nem por isso a situação nesta região é menos grave: alternadamente, um ponto ou outro destas águas vem sendo considerado equivalente a zonas de guerra pelas empresas de seguros marítimos, em razão do alto risco de ataques – o que, por lógico, aumenta grandemente o custo dos seguros e do transporte de bens.

O capítulo segundo, por sua vez, irá demonstrar de início os impactos da pirataria para a economia, para o comércio e para as comunidades diretamente afetadas. Para tanto, far-se-á uma análise dos custos da pirataria para a comunidade internacional de forma geral, com base em estudos específicos sobre o assunto, bem como do impacto direto da pirataria em alguns Estados. Inclui-se no estudo, para além dos custos financeiros, os custos humanos decorrentes da violência com que vários ataques piratas são perpetrados.

Em seguida passar-se-á à análise comparativa das definições de pirataria marítima de acordo com diferentes agências internacionais especializadas no assunto. Igualmente, serão demonstrados os problemas jurídicos decorrentes da falta de tipificação do crime de pirataria na legislação interna de vários Estados e qual é a posição atual do Brasil sobre o assunto, bem como as Codificações internacionais que tratam do tema. Dentre estas últimas destaca-se a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay em homenagem à cidade da Jamaica onde foi realizada convenção.

Após será demonstrado o entendimento da pirataria marítima como um crime *sui generis*, ofendendo à todas as Nações, e as diferenças que essa característica traz para o combate ao fenômeno. Elucidar-se-á também o conceito de jurisdição universal e como este instituto raro no direito internacional se aplica para os crimes de pirataria marítima na prática e como deveria ser aplicado de acordo com as codificações internacionais.

Por último este segundo capítulo irá trazer explicações acerca das medidas e operações de contenção da pirataria marítima realizadas na atualidade, bem como quem são os envolvidos em realizar estes patrulhamentos e qual a legitimidade que possuem para tanto. Ainda, serão trazidas elucidações acerca do Código de

Conduta de Djibuti, o qual consiste em um acordo multilateral para repressão da pirataria. E, finalmente, será explicado como a Marinha do Brasil atua para patrulhar as águas nacionais.

Para a elaboração dos tópicos apresentados neste trabalho será utilizado o método dedutivo, buscando-se analisar diversas situações envolvendo pirataria marítima para que seja possível uma melhor compreensão do fenômeno e, a partir daí, buscar-se maneiras de combate eficazes. Para tal fim será utilizada consulta bibliográfica à livros e periódicos acadêmicos, bem à legislação nacional e internacional pertinente ao tema.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pirataria marítima é uma ameaça para a sociedade internacional ao passo que traz perdas humanas, prejuízos econômicos de grande monta e dificuldades logísticas para o comércio marítimo. Para além das questões financeiras, a atividade de piratas tem feito reféns centenas de pessoas a cada ano, sendo que estas são, em geral, mantidas em cativeiro por longo tempo.

Quando os piratas utilizam o *modus operandi* de sequestro de embarcações e da tripulação, muitos são os indivíduos que restam esquecidos nas mãos dos sequestradores quando suas famílias não possuem condições de pagar os resgates ou a companhia para qual trabalhavam prioriza reaver a carga à tripulação ou não obtêm sucesso nas negociações. Em situações assim, muitos perecem e não nunca retornam para suas famílias, por outro lado aqueles que conseguem retornar sempre levam consigo chagas no corpo e na mente em decorrência do trauma sofrido.

Somente a existência destas situações já deveria ser suficiente para fazer com que a comunidade internacional buscasse meios efetivos de combate à essas atividades, entretanto o principal fator que estimula o patrulhamento das águas é a possibilidade de sequestro de navios cuja carga consista em petróleo ou armamentos. Ainda, ao realizarem-se estudos no que tange aos impactos da pirataria marítima, as questões econômicas são sempre mais relevantes, quando não são o único tema abordado. Desta feita, também aqui foi necessária esta análise para buscar uma melhor compreensão do fenômeno como um todo.

No início do trabalho foi realizado um estudo buscando-se elucidar as diferenças entre pirataria marítima e terrorismo marítimo, bem como demonstrar a evolução histórica da atuação dos piratas. Estes estiveram atuantes no globo quase que de forma ininterrupta desde a antiguidade, aumentando ou diminuindo suas atividades de acordo com os fluxos de comércio marítimo e com a capacidade de repressão e controle dos Estados sob suas águas.

Em seguida foi demonstrada a questão da pirataria marítima na Somália, a qual é tida como decorrência, principalmente, da situação política de Estado Falido. Contudo, um olhar mais aprofundado demonstra que na raiz do aumento exponencial da pirataria na região está a dificuldade de se encontrarem meios

legítimos de subsistência, fazendo com que os jovens das populações costeiras sejam atraídos para as atividades piratas tal como muitos jovens pobres e sem perspectivas são atraídos para o tráfico nas grandes cidades.

No Golfo da Guiné também a pirataria se encontra como resultado da miséria e da falta de perspectivas das populações costeiras, agravando-se com todas as consequências que a indústria do petróleo produz na região. A poluição deixada pelos oleodutos, os quais frequentemente se rompem ou são saqueados, tem tornado inviável a atividade pesqueira, enquanto que a inflação corrói os parcos rendimentos dos trabalhadores locais. Ainda, a própria atividade dos piratas aumenta a falta de estabilidade da região ao criar um mercado negro para o petróleo, reduzindo o rendimento dos Estados e, conseqüentemente, os repasses financeiros assistencialistas.

No Mar do Sul da China e no Estreito de Malaca as atividades dos piratas são facilitadas em razão da falta de definição das fronteiras marítimas, criando subterfúgios para que os piratas se mantenham impunes simplesmente com o trânsito de águas da Malásia para as Filipinas, por exemplo. Com vias a evitar justamente este tipo de incidente, países da região criaram o Código de Conduta de Djibuti para reprimir a pirataria e o roubo no mar.

Este Código, juntamente com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, são as principais referências legislativas internacionais sobre o assunto, as quais regulamentam as políticas de perseguição e apreensão de navios suspeitos de pirataria, definem esta atividade e criam medidas de cooperação para o seu combate. Contudo, além das tipificações internacionais, faz-se necessário aumentar a destinação de recursos para o patrulhamento das águas, principalmente ao se considerar que todas as Nações tem seu comércio afetado pela pirataria marítima.

No tocante ao julgamento e a punição dos indivíduos envolvidos com atividades piratas, demonstrou-se que um dos principais empecilhos é a falta de tipificação da pirataria marítima como crime na legislação interna de vários países, gerando ampla impunidade ou dúvidas quanto a legitimidade dos julgamentos por ventura efetuados.

Desta feita conclui-se que para uma efetiva contenção do fenômeno da pirataria marítima faz-se necessária a adequação das legislações internas, tornando-as aptas ao julgamento de piratas, bem como eventuais alterações nas codificações internacionais com vias a tornar possível um patrulhamento mais efetivo das águas. Ainda, impera que sejam destinados mais recursos para a execução e organização dos patrulhamentos, apoiando-se as entidades responsáveis.

Contudo, nenhuma medida legislativa ou financeira será de fato efetiva se não for acompanhada de contramedidas sociais destinadas à levar alternativas legítimas de subsistência para as populações costeiras dos Estados afetados. Assim, ao se pensar no bem estar dos marinheiros e na estabilidade e segurança do comércio marítimo, deve-se também pensar na qualidade de vida e nas alternativas que os piratas possuíam antes de se engajarem na atividade.

REFERÊNCIAS

ANTONY, Robert J. *Piracy on the South China Coast through Modern Times*. Newport: Naval War College Press, 2010.

BATEMAN, Sam. *Confronting Maritime Crime in Southeast Asian Waters: Reexamining "Piracy" in the Twenty-first Century*. Newport: Naval War College Press, 2010.

BRASIL. *Código Penal. Decreto-Lei no 2.848 de 7 de dezembro de 1940, com as alterações dadas pela Lei no 7.209 de 11 de julho de 1984*. Diário Oficial Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF, 31 dez. 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm>. Acesso em 2 abr 2016.

BRASIL. Decreto nº 592 de 06 de julho de 1992. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0592.htm>. Acesso em 12 jun 2016

BRASIL. *Projeto de Lei do Senado (PLS) no 216/2009, que altera o Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para incluir a tipificação de pirataria contra embarcação ou aeronave*. 2009. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/atividade/materia/detalhes.asp?p_cod_mate=91270>. Acesso em 29 mai 2016.

CAMPBELL, Penny. *A Modern History of the International Legal Definition of Piracy*. Newport: Naval War College Press, 2010.

CHALK, Peter. *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. RAND Corporation. 2008. Disponível em: <http://www.rand.org/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf>. Acesso em 14 mar 2016.

DE MAS LATRIE, René. *Du droit de marque ou droit de represailles au moyen age*. 1866. Bibliothèque de l'école des chartes, v. 2, p. 529-577. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/42998630>>. Acesso em 20 mai 2016.

DERGHOUKASSIAN, Khatchik. *O Estado Cortesão nas Relações Internacionais: a disputa por poder e lucro*. Contexto Internacional, v. 24, n. 2, 2002.

ELLEMAN, Bruce. *Historical Piracy and its impact*. Newport: Naval war college press, 2010. p.11.

ELMI, Afyare Abdi; BARISE, Abdullahi. *The Somali Conflict: Root causes, obstacles and peace-building strategies*. African Security Review, vol. 15, 2006.

EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE. *The EU fight against piracy in the Horn of Africa*. s/d. Disponível em: <http://eeas.europa.eu/agenda/2012/200212_factsheet_piracy.pdf>. Acesso em 20 mai 2016.

FERNANDES, Anselmo Luiz Corrêa. *A Organização Marítima Internacional e a Questão da Pirataria: Perspectivas para o Desenvolvimento do Comércio Marítimo Nacional*. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2012.

GILPIN, Raymond. *Counting the costs of Somali Piracy*. Washington: United States Institute of Peace, 2009. Disponível em: <<http://www.usip.org/resources/counting-the-costs-somali-piracy>>. Acesso em 17 mar 2016.

GOSSE, Philip. *The History of Piracy*. New York: Dover Publications Inc, 2007.

HANSEN, Stig Jarle. *Piracy in the greater Gulf of Aden: myths, misconceptions and remedies*. Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research, 2009. Disponível em: <<http://www.nibr.no/uploads/publications/26b0226ad4177819779c2805e91c670d.pdf>>. Acesso em 17 mar 2016.

HUNTER, Robyn. *Somali Pirates living the high life*. BBC News, 2008. Disponível em: <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/7650415.stm>>. Acesso em 17 mar 2016.

JOUBERT, Marie-Sophie. *Portrait-Robot du pirate Somalien*. France 24, 2009. Disponível em: <<http://www.france24.com/fr/20090308-portrait-robot-pirate-somalien-atalante-marie-sophie-joubert-rancon-commenditaire>>. Acesso em 17 mar 2016.

KOBURGER JR., Charles W. *Post-World War II Piracy in the South China Sea*. Newport: Naval War College Press, 2010.

MAOUCHE, Alexandre. *Piracy along the Horn of Africa: An Analysis of the Phenomenon within Somalia*. s/d. Disponível em: <<http://www.maritimesecurity.eu>>. Acesso em 16 mar 2016.

MATHUIY, Flávio Haruo. *Pirataria e Novas Ameaças: Estratégias de Cooperação Para Prevenção e Combate: O Papel Da Marinha Do Brasil No Combate À Pirataria e Roubo Armado Contra Navios No Golfo Da Guiné*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2013.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. *Curso de Direito Internacional Público*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

MBEKEANI, Kennedy K.; NCUBE, Mthuli. *Economic Impact of Maritime Piracy*. Africa Economic Brief: nº 10, vol. 2, 2011. Disponível em: <<http://www.afdb.org>>. Acesso em 20 mai 2016.

NELSON, Eric Shea. *Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats*. s/d. Disponível em: <<http://globalsecuritystudies.com/Nelson%20Piracy%20Final.pdf>>. Acesso em 14 mar 2016.

NEW WORLD ENCYCLOPEDIA. *Hanseatic League*. New World Encyclopedia, 2014. Disponível em: <<http://www.newworldencyclopedia.org>>. Acesso em 13 mar 2016.

NODLAND, Arild. *Guns, Oil, and "Cake": Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Newport: Naval War College Press, 2010.

OCEANS BEYOND PIRACY. *The State of Maritime Piracy 2015: Assessin the economic and human costs. Piracy And Robbery Against Ships In The Gulf Of Guinea: 2015*. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2015/west-africa>>. Acesso em 17 mai 2016.

ONE EARTH FUTURE WORKING PAPER. *The Economic Cost of Maritime Piracy: 2010*. Disponível em: <<https://oneearthfuture.org/publications/The-Economic-Cost-of-Piracy-Full-Report.pdf>>. Acesso em 18 mai 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direiro do Mar*. Montego Bay. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em 25 mai 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Report of the Secretary-General on the situation in Somalia (S/2009/684)*. New York: United Nations, 2009. Disponível em: <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/252/48/PDF/N0925248.pdf?OpenElement>>. Acesso em 17 mar 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *United Nations Conference On Trade And Development: An Overview Of Trends, Costs And Trade Related Implications*. Studies in Transport Law and Policy: 2014, nº 1. Disponível em: <<http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/LegalDocuments.aspx>>. Acesso em 18 mai 2016.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. *Djibouti Code of Conduct*. 2009. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>>. Acesso em 27 mai 2016).

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. *Combating Piracy in the Gulf of Guinea*. Africa center for Strategic Studies, n.30, 2015. Disponível em: <<http://www.mphrp.org/publications/ASB-30-Feb-2015-Combating-Piracy-in-GoG.pdf>>. Acesso em 18 mar 2016.

PEDERSEN, Lars Axel. *History of piracy and its impact on world history*. Disponível em: <<http://rudar.ruc.dk>>. Acesso em 4 abr 2016.

PING, Jin Guo; ZHILIANG, Wu. *A expansão marítima chinesa no século XV*. Macau: III série, n. 13, 2003.

ROSENBERG, David. *The Political Economy of Piracy in the South China Sea*. Newport: Naval War College Press, 2010.

VENANCIO, Daiana Seabra. *A Definição De Pirataria Marítima e as Implicações para a Segurança na Navegação*. Revista da Escola de Guerra Naval, v.18 n.2. Rio de Janeiro: 2012.

WALJE, Matt. *Evolution of Piracy: Historical Piracy*. s/d. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/publications/evolution-piracy-historical-piracy>>. Acesso em 13 mar 2016.

WOLFRUM, Rüdiger. *La lutte contre le terrorisme en mer: moyens et limites du droit international*. s/d. Disponível em: <<https://www.itlos.org>>. Acesso em 15 mar 2016.

ZUCATTO, Giovana Esther; BAPTISTA, Michele. *Pirataria no Golfo da Guiné*. UFRGS Model United Nations, v.2, 2014.