

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA  
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA – APNT**

**Bruno Guilherme Araujo de Barros**

**PIRATARIA MARÍTIMA NO CHIFRE DA ÁFRICA**

**Rio de Janeiro – RJ**

**2009**

**Bruno Guilherme Araujo de Barros**

## **PIRATARIA MARÍTIMA NO CHIFRE DA ÁFRICA**

Monografia apresentada ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha para conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica - APNT e obtenção da categoria de Capitão de Cabotagem.

Orientador:

CLC Orlando Carlos Souza da Rocha

**Rio de Janeiro – RJ  
2009**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA**  
**CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA – APNT**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

---

Prof. (nome e titulação)

---

Prof. (nome e titulação)

---

Prof. (nome e titulação)

---

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha família e a todos que estejam interessados em obter um pouco mais de conhecimento sobre este assunto.

## RESUMO

Desde os primórdios da navegação marítima, quando se obteve as primeiras trocas comerciais pelo mar, surgiu um fenômeno que vem perdurando até os dias atuais: a pirataria marítima. Os primeiros anos do novo milênio estão sendo marcados por centenas de ataques piratas, ou tentativas destes. Estima-se que, a nível mundial, apenas sejam reportados entre 30% e 50% do total destes atos, devido o esquivo dos operadores do transporte marítimo, em comunicar às autoridades competentes que foram alvo de um ataque pirata, já que isso pode implicar em um aumento do prêmio dos seguros, fazendo com que o navio fique parado, para que decorram as necessárias investigações à ocorrência.

A maior novidade relativa a este fenômeno, nos anos mais recentes, foi o fato da área de maior incidência ter deixado de ser o sudeste asiático (nomeadamente Indonésia, Malásia, Filipinas e Estreito de Málaca), onde predominaram as ações de pirataria até 2006, para passar a ser a África (costa da Somália), onde se tem assistido a um aumento significativo deste tipo de atos. No ano de 2008, cerca de 38% dos ataques relatados em todo o mundo ocorreram na região do Chifre da África. Trata-se de uma área extremamente sensível, representando a principal rota comercial entre a Europa e a Ásia, fato comprovado pelos milhares de navios que passam todos os anos no Golfo de Aden.

As principais potências mundiais estão empenhadas, hoje, em reduzir a pirataria no Chifre da África através do combate no mar com seus navios de guerra, porém, sabe-se que tal ação é paliativa. A situação política e social na Somália é o ponto principal a ser visualizado, visto esta ser a origem da explosão da pirataria nessa área.

Palavras-chave: Chifre da África. Pirataria. Somália.

## **ABSTRACT**

Since the beginning of shipping, when it obtained the first trade by sea, there arose a phenomenon that has lasted until the present day: a maritime piracy. The first years of the new millennium are being marked by hundreds of pirate attacks, or attempts thereof. It is estimated that, worldwide, are only reported between 30% and 50% of these acts, because the operators in the elusive shipping, notify the competent authorities that have been under a pirate attack, since it may involve in an increased insurance premium, causing the ship is stopped, to derive the necessary investigations to the occurrence.

The biggest news on this phenomenon in recent years was that the area of highest incidence is no longer Southeast Asia (including Indonesia, Malaysia, Philippines and the Strait of Malacca), predominated the actions of piracy until 2006, to being Africa (the coast of Somalia), which has seen a significant increase in such acts. In the year 2008, approximately 38% of attacks reported around the world occurred in the Horn of Africa. This is a very sensitive area, representing the main trade route between Europe and Asia, a fact proven by the thousands of ships pass every year in the Gulf of Aden.

Major powers are engaged today in reducing piracy in the Horn of Africa through the fighting at sea with their ships of war, however, knows that such action is palliative. The political and social situation in Somalia is the main point to be viewed, since this is the origin of the explosion of piracy in this area.

Descriptions: Horn of Africa. Piracy. Somalia.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Gráfico de ataques ou tentativas destes a nível mundial, entre 1991 e 2008 .....	17
Figura 2 – Região dos ataques piratas na região do Chifre da África .....	21
Figura 3 – Tipos de navios mães utilizados para o ataque pirata .....	27
Figura 4 – Perseguição de piratas a um navio .....	27
Figura 5 – Piratas durante abordagem de um navio .....	27
Figura 6 – Esquadra de navios de guerra operando na área da Somália .....	33
Figura 7 – Bonecos utilizados para imitarem pessoas no convés .....	36
Figura 8 – Utilização das mangueiras de incêndio .....	38
Figura 9 – Esguichos fixados nas varandas .....	38
Figura 10 – Chapas metálicas coladas a frente dos esguichos .....	38
Figura 11 – Long Range Acoustic Device .....	41
Figura 12 – Segurança armada a bordo de navios que trafegam nas áreas de risco .....	43

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Pirataria – Ataques ou tentativa destes, entre 2002 e 2008 .....	21
---	----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>ANLS</b>	Aliança para Nova Libertação da Somália
<b>GFT</b>	Governo Federal de Transição
<b>GMDSS</b>	Global Maritime Distress Safety System
<b>GPS</b>	Global Positioning System
<b>IMB</b>	International Maritime Bureau
<b>IMO</b>	International Maritime Organization
<b>INTERTANKO</b>	International Association of Independent Tanker Owners
<b>ISPS</b>	International Ship and Port Facility Security Code
<b>MSC</b>	Maritime Safety Committee
<b>OCIMF</b>	Oil Companies International Marine Forum
<b>ONU</b>	Organização das Nações Unidas
<b>OTAN</b>	Organização do Tratado do Atlântico Norte
<b>P&amp;I</b>	Protection and Indemnity
<b>SOLAS</b>	Safety of Life at Sea
<b>UNCLOS</b>	United Nations Convention on the Law of the Sea
<b>VLCC</b>	Very Large Crude Carrier

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	11
<b>1 DEFINIÇÃO</b>	13
<b>2 HISTÓRIA DA PIRATARIA</b>	14
<b>3 LOCAIS MAIS PERIGOSOS A NÍVEL MUNDIAL</b>	16
<b>4 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DA SOMÁLIA</b>	18
<b>5 EVOLUÇÃO DA PIRATARIA NA SOMÁLIA</b>	21
<b>6 IMPACTOS DA PIRATARIA NO CHIFRE DA ÁFRICA</b>	22
6.1 TRANSPORTE MARÍTIMO	22
6.2 SEGURO MARÍTIMO	22
<b>7 ATAQUES DOS PIRATAS SOMALIS</b>	25
7.1 TIPOS DE NAVIOS ATACADOS	25
7.2 FORMA DE ABORDAGEM	25
7.3 NEGOCIAÇÃO COM OS PIRATAS	28
<b>8 JULGAMENTO DOS PIRATAS APREENDIDOS</b>	29
<b>9 ESTRATÉGIAS DE COMBATE AOS PIRATAS</b>	30
<b>10 ESTRATÉGIAS ADOTADAS A BORDO</b>	34

10.1	AVALIAÇÃO DO RISCO .....	34
10.2	PREPARAÇÃO DO NAVIO .....	35
10.3	EQUIPAMENTOS DE AUXÍLIO A BORDO .....	39
10.3.1	Ship Security Alert System (SSAS) .....	39
10.3.2	Automatic Identification System (AIS) .....	39
10.3.3	Long Range Identification Tracking (LRIT) .....	39
10.3.4	Shiploc .....	40
10.3.5	Sistema Anti abordagem .....	40
10.3.6	Long Range Acoustic Device (LRAD) .....	40
<b>11</b>	<b>UTILIZAÇÃO DE ARMAS DE FOGO A BORDO .....</b>	<b>42</b>
<b>12</b>	<b>AÇÕES DAS AUTORIDADES MARÍTIMAS .....</b>	<b>44</b>
<b>13</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>49</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>50</b>
	<b>ANEXO A - REPORTED ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY ATTEMPTED DURING 2008 .....</b>	<b>52</b>
	<b>ANEXO B - REPORTED ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED DURING 2008 (per area and per annum) .....</b>	<b>53</b>
	<b>ANEXO C - YEARLY STATISTICS OF INCIDENTS WHICH OCCURRED SINCE 1984 (WORLDWIDE) .....</b>	<b>54</b>

## INTRODUÇÃO

O trabalho tem por objetivo tratar da pirataria marítima no Chifre da África, para se tornar em mais uma ajuda na obtenção de esclarecimentos sobre esse tipo de crime. Desde o ano de 2008, a pirataria marítima na Somália e no Golfo de Aden se tornou conhecida mundialmente após sequestrarem uma quantidade elevada de embarcações que trafegam no Chifre da África, levando a perdas significativas para os proprietários dessas embarcações e conseqüentemente para o transporte marítimo.

Como todo tipo de crime, na pirataria, em especial a da Somália, tem seu início através de ingredientes básicos, como a pobreza, uma grande área de mar sem patrulhamento e uma enorme quantidade de navios que navegam nessa área, sendo uma das mais importantes rotas comerciais existentes.

No decorrer do assunto, iremos observar o crescimento da pirataria na Somália, chegando a ultrapassar países que na década de noventa eram os que tinham os mares mais perigosos para navegação.

Será abordada a situação na Somália, em termos políticos, econômicos e sociais, e que responde uma boa parte das dúvidas sobre a atual onda de violência nos seus mares. Os impactos da pirataria somali no transporte marítimo, como a redução da quantidade de navios que passam no Canal de Suez, o aumento dos custos dos proprietários, com combustível, tempo e seguro marítimo, que hoje se torna imprescindível para quem navega na área do Chifre da África.

Os ataques de piratas somalis, com sua forma de abordagem rápida e violenta à seus alvos preferidos, através de armas pesadas, utilizando navios que dão apoio aos seus barcos com motores potentes em áreas bem afastadas da costa, e a falta de medo dos piratas de serem apreendidos devido a complexidade do sistema para julgá-los e mantê-los presos.

As estratégias dos países que tiveram seus navios atacados, também serão mostradas. As principais potências mundiais se juntaram através de suas esquadras navais para poder manter a ordem normal do fluxo de navios e diminuir os ataques. Andando em paralelo, a bordo dos navios mercantes, os tripulantes estão tomando medidas mitigadoras para que tentem se esquivar dos ataques, auxiliando no combate ao crime nas águas internacionais da área do Chifre da África.

Por fim, o trabalho abordará a forma como as autoridades marítimas estão agindo para que os ataques piratas sejam reduzidos, através de constantes reuniões sobre segurança marítima e alertas sobre como proceder durante passagens em áreas de risco.

## 1. DEFINIÇÃO

Nunca deixou de existir pirataria onde houvesse navegação. Diferentemente do que hoje se tem conhecimento, pirataria não é somente o ato de fabricar, transportar ou vender objetos falsificados. O termo pirataria foi associado, nos tempos modernos, a esse tipo de atividade, porém há séculos essa palavra é conhecida e é também sinônimo de medo e terror para os que sofrem com esse ato, e uma repentina riqueza e falsa glória para os que cometem esses atos criminosos.

Pirataria, hoje, consiste em uma empresa armada, com fins lucrativos. Essa palavra é originada do Grego e significa correr a sorte, tentar a sorte. Essa atividade pirata consiste na entrega do barco e sua tripulação a atos violentos, como assassinios, seqüestros e saques. Tal ameaça causa grandes prejuízos, não a um país, mas aos navios mercantes de diferentes nações, que passam a ser presas fáceis, em razão de navegarem desarmados. A maioria dos atos é realizada em alto-mar, para não ficarem apenas sob a sanção jurídica de um determinado Estado, pois as águas, neste caso, são internacionais.

UNCLOS (1982, artigo 101), define Pirataria da seguinte forma:

- a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
  - i) Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;*
  - ii) Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;**
- b) Todo o 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 na alínea a) ou b)*

Define, também, que navio pirata como os navios que as pessoas, sob cujo controle efetivo se encontrem, pretendem utilizar para cometer qualquer dos atos mencionados no artigo 101. (UNCLOS, 1982, artigo 103)

## 2. HISTÓRIA DA PIRATARIA

Segundo KONSTAM (2008), a pirataria existe desde que o homem resolveu transportar mercadorias pelo mar ou rios. No período da república romana (509 a. C. A 27 a.C.) o general romano Pompeu mandou seu exército exterminar um grande número de piratas, e no século I d.C., o imperador Trajano ainda ideasse a melhor maneira de eliminar tal prática.

O crescimento da pirataria está relacionado ao desenvolvimento das nações européias e de suas transações comerciais, que utilizavam navios como principal meio de transporte. As embarcações eram, de certa forma, vulneráveis aos ataques devido a necessidade de utilizar rotas marítimas que seguiam pela costa, pois não havia ajuda de bússola.

A pirataria era também utilizada pelos próprios países europeus, como uma forma de salvaguardar o próprio comércio de países concorrentes e como forma de represália, tanto em tempos de guerra como em tempos de paz. Essa modalidade de pirataria era chamada de corso marítimo, que pode ser definido como a empresa de um particular contra os inimigos de sua pátria, realizada com a permissão de seus governantes. Os navios que eram destinados à guerra de corso eram chamados de corsários e possuíam documentos oficiais, recebiam um título profissional e uma patente de autorização expressa. Tinham por obrigação conduzir-se conforme as leis e observar rigorosamente as instruções contidas em sua autorização oficial, denominada patente do corso (PRINGLE, 2001).

De acordo com PRINGLE (2001), a pirataria teve o seu auge entre 1698 e 1730 por diversas razões. Existiam muitos navios para atacar, pois eles carregavam escravos da África para as Américas e retornavam com açúcar, rum e outros produtos. No século XVII, a América Central, com suas centenas de ilhas e refúgios, transformou-se em meca da pirataria. Em posição estratégica, em meio a rotas da colonização espanhola, atraiu principalmente franceses e ingleses que buscavam fortuna a qualquer preço.

Na transição entre os séculos XVII e XVIII as mudanças no panorama político da Europa alteram os rumos da pirataria: Inglaterra e França entraram em conflito e a guerra de sucessão na Espanha reaproximou franceses e espanhóis e por outro lado ingleses e holandeses. Estes usaram corsários durante a guerra da sucessão espanhola, e quando esta guerra terminou, em 1714, muitos viraram piratas, que

atacavam os navios que faziam suas viagens para novas colônias na costa das Américas, que geralmente não tinham meios para se defender dos piratas e se tornaram um alvo fácil. Uma das presas mais cobiçada pelos piratas eram os galeões espanhóis que transportavam ouro e prata das colônias espanholas do Novo Mundo até a Europa.

Os navios piratas utilizados entre os séculos XVII e XVIII possuíam características diferentes dos anteriores. Eles eram menores e mais rápidos ao invés dos grandes galeões. A maioria usava navios de corveta, menores que os galeões. Elas tinham um calado que permitia a navegação em águas rasas para escapar ou perseguir outros navios. Os piratas dos séculos XVII e XVIII também usavam escunas, que eram a versão americana das corvetas e os bergantins, que podiam levar cerca de duas vezes mais homens que as corvetas (KONSTAM, 2008).

Os piratas chegaram a controlar cidades insulares que eram paraísos para recrutar tripulações, vender mercadorias capturadas, consertar navios e gastar o que saqueavam. Várias nações faziam vista grossa à pirataria, desde que seus próprios navios não fossem atacados. Quando a colonização do Caribe tornou-se mais efetiva e a região tornou-se economicamente mais importante, os piratas passaram então a serem perseguidos de perto, e sempre que capturados eram punidos com a força. No século XVIII devido ao aumento da capacidade de as colônias das Américas se defenderem dos ataques, e ao policiamento dos mares pela marinha britânica, ocorreu o fim das ações de pilhagem, sendo que alguns dos criminosos foram perdoados, mas a maioria acabou na força.

A pirataria não era só um problema europeu e americano: as embarcações que faziam rotas para Xangai, Cingapura, Vietnam, Japão, China, e até as embarcações não muçulmanas da costa norte de África eram alvos de corso. Enquanto os mapas se tornavam cada vez mais disponíveis, a atividade pirata aumentava (THOMSON, 1994).

Alguns piratas se tornaram internacionalmente conhecidos devido a quantidade e ou habilidade com que pilhavam os navios que atacavam. Ainda no século XVI destacaram-se: o francês Jacques de Soares, que em 1555 tomou Havana; o corsário inglês Sir Francis Drake, um dos mais célebres, que com a proteção da rainha Elizabeth I investiu contra os espanhóis em diversas ocasiões, Thomas Cavendish, Sir James Lancaster e Edward Teach, mais conhecido por Barba Negra (DEFOE, 1999).

### **3. LOCAIS MAIS PERIGOSOS A NÍVEL MUNDIAL**

Segundo o IMB (2009), através de seus relatórios, nos últimos 2 anos houve um aumento do número de atos de Pirataria Marítima. Este fenômeno está se tornando em um grande problema de escala mundial, com maior incidência nos mares de África, do sudeste Asiático, do Subcontinente Indiano, do centro e sul da América e das Caraíbas. Ao longo da última década o sudeste Asiático, com as suas complexas linhas de costa e com mais de 20.000 ilhas, tem sido uma região fértil para a pirataria marítima, sendo considerado, com exceção do último ano, o lugar mais perigoso do mundo neste âmbito, essencialmente as águas da Indonésia, do Estreito de Málaca, da Malásia e do Estreito de Singapura. A queda nos ataques no sudeste Asiático é devido a uma maior vigilância e patrulhamento pelos países vizinhos da Indonésia, Malásia e Singapura e as medidas de precaução contínua a bordo de navios quando trafegando nessa região.

Em segundo lugar, em termos de perigosidade, estão as águas do Subcontinente Indiano, de países como o Bangladesh, a Índia e o Sri Lanka. No ano de 2008, devido ao elevado número de atos de pirataria ocorridos, foi a região do Chifre da África, ou seja o nordeste do Continente Africano, que inclui países como a Somália, o Djibuti e a Eritreia, que foi considerada a mais perigosa do mundo.

Em termos gerais, os atos de pirataria marítima tiveram um grande incremento na última década do século passado, atingindo o seu máximo no ano de 2000, com 469 incidentes reportados, o que representa mais do quádruplo dos incidentes de 1991 (107). Por outro lado, o ano de 2006 registrou o menor número destes atos (239) desde 1998. (IMB, 2009)

Infelizmente, os últimos 2 anos vieram contrariar esse decréscimo. O número de ataques em 2007 foi de 263 e em 2008 foi de 293, respectivamente mais 10% e 22% do que os ocorridos em 2006.

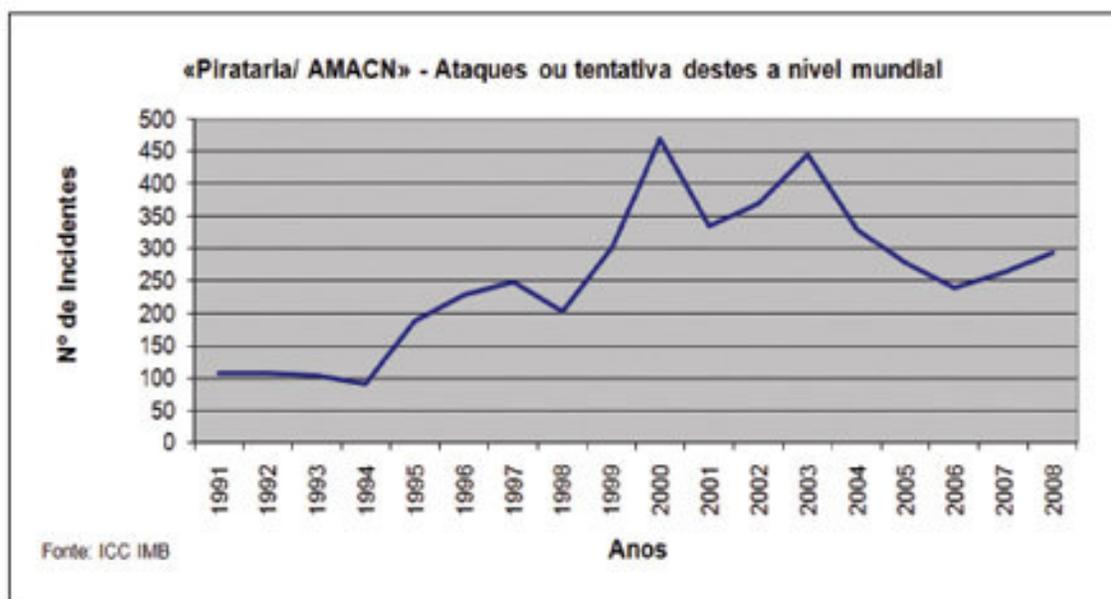
De acordo com o IMB (2009), no período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Março de 2009, foram efetuados 41 ataques ou tentativa destes a navios no Golfo de Aden e Mar Vermelho e 20 nas águas da bacia da Somália, tendo tido como resultado 9 navios sequestrados e 178 tripulantes feitos reféns. Neste mesmo período foram capturados 52 piratas. Há que realçar que apenas houve 3 ataques a

navios que circulavam no corredor de tráfego marítimo recomendado no Golfo de Aden, sendo apenas um navio sequestrado.

Segundo Mukundan, Diretor do IMB, as áreas mais perigosas do mundo para navegar são a Somália, o Golfo do Aden e a costa da Nigéria e os motivos que levam os piratas a atacar os navios são distintos: enquanto na Somália os ladrões querem dinheiro, na Nigéria os motivos são, muitas vezes, políticos.

A região do Golfo do Aden e da Somália é uma importante rota entre o oceano Índico e o mar Mediterrâneo, estratégica para o transporte mundial.

Na bacia da Somália, nos períodos compreendidos entre dezembro e março (monção de Inverno) e entre Junho e Setembro (monção de Verão), o número de atos de pirataria reduz significativamente devido às monções, as quais alteram as condições climáticas da região, não permitindo que os piratas naveguem nas suas pequenas embarcações.



«Pirataria Marítima/ AMACN» - Ataques ou tentativa destes a nível mundial, entre 1991 e 2008

Figura 1 – Gráfico de ataques ou tentativas destes a nível mundial, entre 1991 e 2008

Fonte: Revista da Marinha

#### **4. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO NA SOMÁLIA**

A Somália encontra-se geograficamente localizada no nordeste do continente africano, na região denominada por “Chifre da África”. A sua costa norte é banhada pelas águas do Golfo de Aden, por onde passa toda a navegação que vem ou vai para o canal do Suez. A leste, encontra-se o Oceano Índico, por onde circula todo o tráfego marítimo que vem ou vai para o Cabo da Boa Esperança.

A Somália tornou-se independente em 1 de Julho de 1960, tendo o seu último Governo efetivo, chefiado pelo General Muhammad Siad Barre, deposto em 1991. A partir deste ano, 15 governos provisórios se sucederam no poder, porém nenhum obteve êxito em reduzir os conflitos entre as diversas forças políticas que retalham o controle do território, através disso, transformou-se num Estado falido, essencialmente devido a ausência de um governo efetivo e a dissolução da administração pública, em geral, e das Forças Armadas, em particular. A extinção desta última deu origem a pequenos grupos armados, que se organizaram de acordo com os seus clãs. Essas milícias tem se mantido, desde então, envolvidas em lutas permanentes entre si. A anarquia impera em quase todo o território, e além disso, ainda sofre com o movimento para se tornarem autônomas as províncias, Somaliland, a noroeste e Puntland, a nordeste. Nos últimos anos, a Somália tem sido assegurada por um Governo Federal de Transição (GFT), estabelecido em outubro de 2004, em Mombaça, no Quênia. Entretanto esse governo não conseguiu se afirmar ao longo dos últimos 4 anos, sendo ineficiente na sua totalidade. No final de 2008, o Presidente Yusuf, renunciou ao cargo quando decorriam as negociações, no Djibuti, entre o GFT e os seus opositores da Aliança para a Nova Libertação da Somália (ANLS), formada por islamitas moderados. Em Janeiro de 2009 foi criado um novo governo, entre o GFT e a ANLS, que elegeu como presidente, no início de 2009, o Sharif Ahmed, ex-presidente das milícias islâmicas, União das Cortes Islâmicas, que é apoiado pelos EUA e a União Africana. O mandato inicial do GFT era de 5 anos, mas foi prorrogado por mais dois anos, isto é até 2011. O país atravessa neste momento uma das maiores crises humanitárias e de segurança do mundo, com aproximadamente 2 milhões de habitantes dependendo de ajuda humanitária internacional para sobreviver.

A atual população da Somália ronda os 9 milhões de habitantes, que se agrupam essencialmente em 5 grandes famílias de clãs (Hawiye, Isaak, Darod, Rahanwein e Dir), que por sua vez se subdividem em dezenas de sub-clãs. Este país apresenta uma das maiores taxas anuais de natalidade do mundo, que se estima em 44 nascimentos por cada 1.000 habitantes. Em média, cada mulher somali tem entre 6 a 7 filhos. A média de idades da população é de 17 anos, o que significa que a população é bastante jovem, e a sua expectativa de vida é de 50 anos.

A pirataria ao longo da costa da Somália é o resultado do ambiente caótico que se vive no país, e que resulta da sua atual situação de Estado falido, incapaz de restabelecer a lei e a ordem, o que propicia o aumento das atividades ilegais, quer em terra, quer no mar. Neste último, devido à falta de patrulhamento e de monitoramento, estas atividades tomaram a forma de pesca ilegal, contrabando, pirataria marítima, entre outros.

A Marinha da Somália, fundada em 1965, com o auxílio da ex-União Soviética (URSS), era formada por diversas lanchas rápidas de fabricação soviética, armadas com mísseis e torpedos. Logo após a ex-URSS retirar os seus técnicos deste país, em 1977, rapidamente todos estes meios ficaram inoperantes. Em 1991, com a extinção da sua Marinha, não se sabe, até os dias de hoje, o destino dos seus militares.

A partir de 1991, quando o governo da Somália entrou em colapso, os pescadores somalis foram assistindo, de forma impotente, o esgotamento dos seus recursos naturais obtidos pela pesca, através de embarcações de pesca estrangeiras operando ilegalmente, e, ao mesmo tempo, os mares e praias da Somália foram alvos de despejo de lixo atômico, através de contentores e barris, jogados também por navios estrangeiros. Muitas das embarcações de pesca somalis, de fabricação artesanal, ao enfrentarem os barcos de pesca estrangeiros, com um deslocamento muito superior, foram abalroadas e afundadas. Consta que a frustração de muitos desses pescadores os levou a dedicarem-se a pirataria marítima, procurando nesta atividade ilícita uma forma alternativa de vingança e de sustento.

Outro fator que pode ter contribuído para o aumento da pirataria nestas águas, foi o Tsunami ocorrido em dezembro de 2004, que se fez sentir com muita intensidade ao longo da costa deste país, e centenas de barris enferrujados e com

vazamentos, que apareceram em diferentes pontos do litoral. Muitos habitantes apresentaram sintomas de contaminação por radiação. Como resultado deste acontecimento, milhares de somalis perderam os bens, nomeadamente aqueles que lhes permitiam o sustento: as suas embarcações de pesca. A pirataria marítima pode ter sido vista, desde então, como uma solução para a sobrevivência.

O aumento destes atos ilícitos nas águas da Somália, pode ainda estar relacionado com a possibilidade da pirataria esteja servindo de fonte de financiamento para o terrorismo, pois um dos grupos islamitas, o Al Shabaab, muito ativo neste país, mantém ligações com a rede terrorista Al Qaeda, embora não existam provas, até a presente data.

Os ataques aos navios mercantes, por parte dos piratas somalis, que anos atrás eram efetuados a poucas milhas de terra e com armas brancas, atualmente tomaram outras proporções, já que são efetuados a distâncias muito maiores da costa, empregando sempre armas de fogo. Esta mudança no modus operandi dos piratas, em muito se deve ao fato de estes terem passado a dispor de “navios-mãe”, são os navios utilizados pelos piratas para se deslocarem até perto dos seus alvos, transportando lanchas de alta velocidade, que são depois colocadas na água para o ataque final aos navios mercantes, de armas automáticas, de RPG (Rocket Propelled Grenade), de telefones via satélite, de equipamentos de navegação, de barcos de fibra com motores fora de borda. A utilização de todos estes meios veio permitir aos piratas, melhor planejamento, maior liberdade de ação e maior perigo na execução dos seus atos ilícitos. Assim sendo, é fácil de perceber porque é que os ataques, que inicialmente tinham como alvo as pequenas embarcações de pesca, junto à costa, e posteriormente os barcos de pesca de maior deslocamento, ao largo, se direcionam agora para a navegação mercante já bem distante de terra.

De acordo com a Associação de Marítimos do Leste Africano, a maioria dos piratas tem entre 20-35 anos e vem da região de Puntland, e estima-se que há pelo menos cinco gangues de piratas e um total de 1.000 homens armados. As gangues de piratas, geralmente são compostas por pescadores locais, ex-militares e especialistas técnicos que operam equipamentos de alta tecnologia, tais como dispositivos GPS.

## 5. EVOLUÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA NA SOMÁLIA

Durante o ano de 2008, segundo o IMB, registraram-se 293 atos de pirataria em todo o mundo, dos quais 200 (68,2%) resultaram em ataques consumados, enquanto os restantes 93 corresponderam apenas a tentativas. Apesar do número de ilícitos do ano passado ter sido o mais elevado desde 2005, este foi muito inferior aos valores registrados em 2000 (469) e 2003 (445), anos em que houve o maior número de ocorrências nas últimas duas décadas. Dos 293 ilícitos registrados, 92 (31,4%) tiveram lugar no Golfo de Aden e 19 (6,5%) na bacia da Somália, ou seja 111 (38%) do total destes atos ocorreram na região do Chifre da África.

Locais/ Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Mar Vermelho Golfo de Adem	11	18	8	10	10	13	92	162
Somália	6	3	2	35	10	31	19	106
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>10</b>	<b>45</b>	<b>20</b>	<b>44</b>	<b>111</b>	<b>268</b>

Tabela 1 - Pirataria marítima – Ataques ou tentativa destes, entre 2002 e 2008

Fonte: ICC/ IMB

Em 2008 houve também um aumento muito significativo do uso da força durante os ataques, enquanto em 2007, dos 263 incidentes registrados a nível mundial, só em 72 se tinham utilizado armas de fogo, no ano passado esse número subiu para 193 (65,8%), o que vem mostrar como os piratas estão se tornando cada vez mais violentos na abordagem dos navios. Como consequência direta, o número de sequestros conseguidos, quer de navios (49), quer dos seus tripulantes (889), foi o maior dos últimos 20 anos. Só os piratas somalis contribuíram para os sequestros de 42 (85,7%) navios (32 no Golfo de Aden e 10 na bacia da Somália) e de 815 (91,6%) tripulantes.



Figura 2 - Região dos ataques piratas na região do Chifre da África / Fonte: ONU

## **6. O IMPACTO DA PIRATARIA SOMALI**

### **6.1. Transporte Marítimo**

Tendo em consideração tudo o que antecede poder-se-ia pensar que a indústria do transporte marítimo adotasse uma rota alternativa, contornando a África, em vez de seguir o atalho do Golfo de Aden / Mar Vermelho / Canal do Suez. No entanto, apesar da ameaça de pirataria, os operadores mercantes continuam a preferir a rota do Chifre da África.

A circum-navegação da África corresponde a um acréscimo na distância a percorrer que pode chegar a aproximadamente 5.000 milhas náuticas, o que significa que um navio mercante a 12 nós demoraria mais 17 dias a fazer o percurso entre a Ásia e a Europa e vice-versa. Se todos os navios que trafegam pelo Canal de Suez, viessem a fazer esta navegação, os custos do transporte marítimo aumentariam significativamente, o que teria um impacto enorme não só na indústria marítima, mas também e inevitavelmente no consumidor final, que veria os preços da maioria dos bens crescer.

Embora estejamos assistindo um aumento de ataques, a porcentagem de incidência ainda é relativamente baixa, face ao elevado número de navios que passam na área do Golfo de Aden, em torno de 20.000 navios todos os anos.

Dessa forma, os operadores marítimos, ao analisarem os custos dos prêmios adicionais de seguro, estão preferindo correr o risco de ter que pagar um resgate aos piratas, no caso dos seus navios serem alvo de um ataque, à alternativa de circum-navegar a África e tornarem-se menos competitivos no mercado global.

De acordo com Ahmed Fadel, Executivo-chefe do canal de Suez, a receita do canal atingiu 382,9 milhões de dólares em julho, uma queda de 22% em relação ao mesmo mês em 2008. Os bens transportados totalizaram 811,4 milhões de toneladas, menos 8,9% em relação as 890 milhões de toneladas do ano de 2008.

### **6.2. Seguro Marítimo**

Como conseqüência do aumento da pirataria desde os últimos meses de 2008, os armadores e operadores que tem seus navios trafegando pela área do Chifre da África, sentiram a necessidade de se proteger contra os riscos da pirataria,

e o modo escolhido foi a contratação de prêmios adicionais através das seguradoras marítimas.

De acordo com a Lloyd's Market Association Joint War Committee (2008), o Golfo de Aden é considerado uma via de grande importância estratégica internacional que leva um terço do petróleo do mundo, sendo incluído, no ano de 2008, na lista de zonas de risco de guerra, devido a pirataria na área.

Como os seguros de casco e máquinas cobram um preço fixo por ano, independentemente do risco de um navio sofrer um ataque pirata. O seguro de risco de guerra, no entanto, são mais flexíveis, e o nível de risco, bem como o nível de cobertura, podem ser mais flexíveis, portanto, mais flexível o preço. Seguro de risco de guerra, normalmente são pagos por trânsito, e cobram prêmio adicional para viagens através de zonas de alto risco. Desde a explosão da pirataria na costa da Somália e Golfo de Aden, os seguros marítimos já aumentaram em 10 vezes em cima dos valores antes praticados.

A apreensão pelos piratas do navio Sirius Star, da Empresa Vela International Marine, subsidiária da Companhia de Petróleo da Arábia Saudita, a uma distância da costa aproximadamente de 450 milhas náuticas, no Oceano Índico, fez com que as seguradoras considerassem o alargamento da zona de risco de guerra, porém essa decisão aumentaria o custo do transporte. Os seguros de risco de guerra deverá custar milhares de dólares a mais por dia para cobrir viagens através de uma zona de risco de guerra muito maior, se o alargamento da zona aumentar.

Outro tipo de seguro que surgiu depois do aumento da pirataria foi o de sequestro e resgate, seguradoras especializadas neste tipo de seguro tem uma gama completa de serviços de segurança e proteção, gerenciadores de crises, e cobertura de seguro contra uma série de eventualidades na entrega de um resgate

O seguro de sequestro e resgate oferece resposta rápida, com um consultor enviado ao escritório do armador para ajudar na negociação. O suporte também é oferecido à família das tripulações. Estes consultores são tipicamente ex-policiais, dos serviços secretos e profissionais das forças especiais, com um especialista em negociação e gestão de crises.

Nos primeiros casos, os armadores tinham pouca ajuda de advogados ou consultores de gestão de crise, agora com esta possibilidade os proprietários dos navios através dos negociadores de crises nas negociações, conseguem na maioria das vezes reduzir o valor do pagamento do resgate. Foi com esse artifício, através

do seguro de sequestro e resgate, que o aumento dos pagamentos de resgate se mantiveram controlados.

De acordo com a Hiscox, empresa especializada em seguro de sequestro e resgate, atualmente os sequestros de navios na área do chifre da África duram em média 60 dias, e para entregar o dinheiro aos piratas, são utilizados lançamentos aéreos e podem custar em torno de 300 a 350 mil dólares cada lançamento, outro tipo utilizado são os lançamentos no mar, porém podem chegar a custar até um milhão de dólares. Como os piratas levam tempo para contar todo o dinheiro entregue, uma medida adotada foi enviar também uma máquina de contagem de dinheiro para reduzir o tempo médio de contagem de três dias para 24 horas.

Outros custos do sequestro, variam desde a comunicação com os piratas até ao apoio psicológico às vítimas e famílias das vítimas. Honorários e despesas adicionais representam cerca de 50% do custo total do incidente. O seguro de sequestro e resgate, por enquanto é exclusividade do mercado de Londres, e custa entre 25 e 30 mil dólares por viagem, com um limite de resgate de 3 milhões de dólares, limites mais elevados de resgate estão disponíveis junto com cobertura para perda de contrato do navio por até 75 dias.

O crescimento das atividades de pirataria fez com que aumentasse o custo operacional para os armadores que transportam cargas pelas áreas de risco. Não só o preço da cobertura securitária aumentou significativamente, como surgiu também a necessidade da contratação de uma maior diversidade de coberturas. Além do já tradicional seguro de risco de guerra, do seguro que cubra sequestro e resgate, terá que ter uma cobertura eficiente que proteja a perda da receita ou ao menos o custo fixo diário das embarcações.

## **7. ATAQUES DOS PIRATAS SOMALIS**

### **7.1. Tipos de Navios Atacados**

Segundo GRESTE (2008), repórter da BBC, os piratas somalis atacam usando uma rede sofisticada de informações secretas, dando preferência a navios que transportam cargas valiosas de empresas ricas, para poderem alcançar maior retorno no pagamento dos resgates.

No início desse tipo de pirataria, os bandidos atacavam qualquer tipo de navio que avistassem no seu horizonte, e após terem conseguido dinheiro com resgates, a ganância aumentou e agora preferem certos tipos de navios como os navios tanque, que transportam petróleo, que tem em suas cargas valores altíssimos, como é o caso do VLCC Sirius Star, da Empresa Vela International Marine, subsidiária da Companhia de Petróleo da Arábia Saudita, Saudi Aramco, o navio foi sequestrado em uma área bem afastada da costa da somália e sua carga a bordo foi avaliada em cem milhões de dólares. Navios de carga geral, que transportam cargas especiais, tipo material bélico, e navios que transportam produtos químicos também se tornaram alvos, devido o alto valor de suas cargas, por vezes ultrapassando o valor do próprio navio.

Os piratas também contam com a impunidade, geralmente comprando o apoio das populações locais com verbas para escolas e serviços médicos. Nos últimos 12 meses, a indústria da pirataria na costa da Somália e no Golfo de Aden, obteve com pagamento de resgate, em torno de 30 milhões de dólares (GRESTE, 2008)

### **7.2. Forma de Abordagem**

Com o passar dos anos, estes ladrões do mar estão se tornando cada vez mais experientes na ação de roubar e com isto aperfeiçoam-se na maneira de buscar informações sobre uma embarcação e sua respectiva carga. Percebe-se então que a pirataria está se tornando uma espécie de crime organizado, os piratas são muito eficientes no que fazem. Eles administram operações sofisticadas, usando os mais modernos equipamentos de alta tecnologia, como telefones por satélite,

aparelhos de GPS, computadores em rede e rádios de comunicação, a fim de buscar informações prévias a respeito das cargas de maior valor, em que navio está embarcado e localização da rota do navio.

Estas informações podem ser concedidas por pessoas que em algum momento estiveram a bordo do navio e que tenham tido a oportunidade de sondar e buscar essas informações; ou também o que pode estar acontecendo é a chamada fraude marítima, ou seja, pessoas internas relacionadas ao setor de carregamento vendem informações a respeito da carga, como as coordenadas de onde o navio navegará e a localização exata das cargas de maior valor.

Para poderem amedrontar, os piratas utilizam armamentos como lança-granadas e rifles AK-47. Usam lanchas com motores potentes para se aproximarem de seu alvo. Às vezes, essas lanchas são lançadas de embarcações maiores posicionadas em alto mar, chamadas de Navio mãe, são geralmente barcos de pesca usados como bases avançadas.

Dessa forma, as suas lanchas de ataque podem operar a mais de 800 quilômetros de distância da costa. Para se apoderarem dos navios, os piratas primeiro usam ganchos e barras de ferro - alguns também disparados por armas e sobem até o convés usando cordas e escadas. Em algumas ocasiões, eles disparam contra os navios para forçá-los a parar, o que facilita sua tomada. Os piratas então conduzem a embarcação capturada até o porto de Eyl, na Somália, o centro das operações da pirataria. Ali, eles geralmente desembarcam os reféns, que são mantidos até o pagamento de um resgate.

Para os piratas somalis, normalmente antigos pescadores, que conhecem bem a região e dominam ainda que rudimentarmente, as técnicas da navegação, é uma atividade de risco praticamente nulo e lucro máximo.

Estes fatos nos fazem ter certeza de que realmente voltamos a viver algo semelhante ao passado, ou seja, voltamos a viver a pirataria, porém não mais a pirataria da pala no olho, do gancho de aço na mão ou da perna de pau, mas sim a pirataria da arma de fogo, da fraude marítima e do crime organizado.



Figuras 3 - Tipos de navios mães utilizados para o ataque pirata / Fonte: OCIMF



Figura 4 - Perseguição de piratas a um navio / Fonte: OCIMF



Figura 5 - Piratas durante abordagem de um navio / Fonte: OCIMF

### **7.3. Negociação com os Piratas**

De acordo com Hans Slaman, negociante holandês que tem experiência em trabalho com riscos de segurança e como fundador e diretor de empresa de consultoria em como lidar com situações de risco, após o sequestro do navio, os piratas somalis entram em ação com toda a astúcia característica de pessoas que sabem o que estão fazendo, tornando-se a negociação da liberação de um navio em uma tarefa bastante árdua.

Durante a negociação, a primeira questão é como entrar em contato com os piratas, no início, eles tem o controle da situação, devido estarem com o bem valioso do proprietário, os tripulantes e a carga. Os piratas entram em contato via email e telefone. O negociador pirata tem muita experiência e habilidade, tornando-se o único contato entre os donos do navio e os líderes piratas.

Segundo Hans Slaman, o negociador pirata e os piratas a bordo dos navios são apenas peças no extenso esquema da pirataria, qualquer decisão tem que ser tomada pelo líder do clã. O conteúdo mais importante da negociação é a soma de dinheiro a ser paga para o resgate. Os piratas partem de uma quantia elevada na base dos milhões de dólares, para que a quantia final chegue a um patamar aceitável pelas duas partes, também na base de milhões de dólares.

A duração da negociação depende muito, porém não é rápida e fácil, devido à problemas relacionados a quantia a ser paga. Durante dias e muitos telefonemas, todos querem levar sua parte, os líderes do clã, os piratas armados a bordo, e o negociante pirata, que por muitas vezes utiliza o método da comissão para si mesmo, fazendo jogo duplo com os proprietários do navio e os líderes piratas.

O pagamento do resgate pode ser feito através de uma embalagem à prova d'água, que é jogado no mar, ou através de aeronaves que jogam no navio, os piratas contam todo o dinheiro, para em seguida informarem que abandonarão o navio. O final feliz só se concretiza após o comandante informar a empresa que o último pirata abandonou o navio, afirma Hans Slaman.

## **8. JULGAMENTO DE PIRATAS APREENDIDOS**

Não é tarefa fácil punir os piratas do século XXI, uma das dificuldades apontadas para conter a pirataria relaciona-se aos trâmites jurídicos para a punição dos grupos criminosos. Pela Convenção do Direito do Mar das Nações Unidas, de 1982, eles poderiam ser presos e julgados pelo país dono da bandeira do navio atacado. Por esta razão, há piratas somalis sendo julgados em países como Holanda, França, Espanha e Estados Unidos. A maior parte dos suspeitos de pirataria, no entanto, tem sido libertada pelas marinhas de guerra ou entregues às forças policiais da província semiautônoma de Puntland, região de origem da maior parte dos capturados.

Na realidade, percebe-se que não há interesse dos países em trazer os réus para seus territórios, sob o risco de serem obrigados a mantê-los indefinidamente. Uma das saídas tem sido encaminhar os piratas para julgamento no Quênia, país vizinho à Somália que se dispôs a recebê-los a partir de acordo com o EUA, União Européia e Reino Unido. Grupos de direitos humanos e juristas criticam a decisão, por considerar que o Quênia não dispõe de um sistema judiciário e prisional capaz de garantir um julgamento justo e um tratamento humano, o que contraria o direito internacional.

Segundo Helmut Tuerk, vice-presidente do Tribunal Internacional do Direito do Mar, as Nações Unidas estão estudando uma forma de, no futuro, julgar casos de pirataria marítima. Foi estabelecido um grupo de trabalho para analisar todas as alternativas de julgamento de piratas, mas ainda não chegou a qualquer conclusão, embora já tenha tido algumas reuniões. O Tribunal Internacional do Direito do Mar está aguardando as recomendações deste grupo de trabalho que inclui membros de 25 a 30 países.

O Tribunal Internacional do Direito do Mar não é um tribunal criminal e nos casos de pirataria só pode exercer competência quando um Estado se queixa de outro Estado por pactuar ou não prevenir casos de pirataria. Não há nenhum Tribunal Internacional para julgar casos de pirataria que ficam sob a alçada dos tribunais de cada Estado, afirma Helmut Tuerk.

## 9. ESTRATÉGIAS DE COMBATE AOS PIRATAS

A solução deste problema deverá passar por duas linhas de ação concorrentes: um esforço da comunidade internacional para a construção de um Estado na Somália, que mitigue as causas sócio-econômicas que estão na raiz da pirataria, e um efetivo patrulhamento dos mares que dissipe os ataques, fazendo os piratas perceberem que os riscos que correm são superiores aos potenciais benefícios.

No entanto, na atual conjuntura geoestratégica, em que os EUA, bem como a OTAN e a maioria dos países europeus, estão profundamente envolvidos na construção de Estados viáveis no Afeganistão e no Iraque, não parece haver por enquanto interesse na reconstrução do Estado na Somália.

Durante o ano de 1993, os EUA tentaram uma intervenção terrestre na Somália, tendo retirado, pouco depois, após a queda de dois helicópteros Black Hawk, em Mogadíscio.

Neste enquadramento, parece claro que a melhor forma que a comunidade internacional tem para lidar com este problema é o reforço do patrulhamento por navios de guerra. A OTAN, empenha-se de forma crescente no combate à pirataria somali utilizando dois Grupos Marítimos Permanentes.

A operação “Allied Provider”, que decorreu entre 24 de outubro e 12 de dezembro de 2008, no Mar Árábico, na qual participou o Grupo Marítimo Permanente da OTAN 2 (SNMG 2), e que permitiu assegurar a entrega de 30.000 toneladas de ajuda humanitária à Somália. Esta força foi constituída por navios das marinhas alemã, americana, britânica, grega, italiana e turca, tendo tido como principal missão escoltar os navios mercantes de apoio ao “Programa Alimentar Mundial” da ONU, no fornecimento de alimentos à Somália, tendo sido conduzida pelo Allied Maritime Component Command, em Nápoles, Itália.

A operação “Allied Protector”, que decorre desde 24 de março de 2009, e materializa um forte contributo da OTAN para o esforço da comunidade internacional em incrementar a segurança das rotas comerciais marítimas na área do Chifre da África. Os objetivos genéricos desta operação consistem na dissuasão das atividades de pirataria naquela região e na proteção da navegação mercante contra este tipo de atos ilícitos. Até 29 de junho de 2009, empenhou nesta operação o

Grupo Marítimo Permanente da OTAN 1 (SNMG 1) e constituída por navios do Canadá, da Espanha, dos EUA, da Holanda e de Portugal. Em 29 de junho, a SNMG 1 foi substituída por outra força naval da OTAN: a SNMG 2. A OTAN já planeja outra missão específica de combate à pirataria, designada por operação “Ocean Shield”, que substituirá a operação “Allied Protector” a partir de uma data ainda não definida.

A União Européia, criou a operação “Atalanta”, é a primeira missão naval ao abrigo da Política Européia de Segurança e Defesa. Com uma duração prevista de 12 meses, foi lançada formalmente no dia 9 de dezembro de 2008. Os seus principais objetivos são:

- Proteção dos navios do “Programa Alimentar Mundial” que asseguram a ajuda alimentar para as populações miseráveis da Somália;
- Proteção de navios mercantes vulneráveis que navegam na costa da Somália;
- Dissuasão, a prevenção e a repressão de atos de pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios ao largo da costa da Somália.

Está sendo empregada nesta operação a Força Naval da União Européia (EUNAVFOR), com a designação operacional de TF 465. Tem contribuído, navios e aeronaves de patrulha marítima de países como a Alemanha, a Bélgica, a Espanha, a França, a Grécia, a Holanda, o Reino Unido e a Suécia, entre outros.

Países como a Austrália, a China, a Coreia do Sul, os EUA, a Índia, o Japão, a Malásia e a Rússia, que enviaram forças navais próprias ou navios para a área do Chifre da África, e ainda por vários outros países que enviaram navios para integrarem uma força multinacional edificada pelos EUA, designada operacionalmente por TF 151.

Estas operações tem como suporte legal as condições fixadas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e as Resoluções 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008) e 1846 (2008) do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

Atualmente, estão na área da costa da Somália e Golfo de Aden, entre 25 e 30 navios de guerra, esses números mostram bem a importância que os países desenvolvidos estão atribuindo a esta questão, essencialmente pelas implicações que a pirataria já está tendo e que poderá ainda vir a ter na economia mundial. No entanto, este número é ainda insuficiente, principalmente pela vastidão da área de atuação dos piratas e pela rapidez com que estes executam os ataques.

Para patrulhar eficazmente o Golfo de Aden, que tem uma área de cerca de 100 mil milhas náuticas quadradas, se estima serem necessários cerca de 60 navios, sendo que os piratas estão atuando cada vez mais longe da costa e com crescente violência. Já houve ataques e tentativas de ataques a cerca de 700 milhas náuticas da costa e, inclusive, em latitudes abaixo das ilhas Seicheles. Isso significa que a área de atividade dos piratas somalis aumentou e passou do Golfo de Aden e da bacia da Somália para quase todo o Oceano Índico ocidental.

Com relação a rapidez de execução dos ataques, há relatos de ataques efetuados dentro de 3 minutos, sendo que a maioria deles estão entre 15 e 30 minutos. De acordo com esses dados, o tempo de reação dos navios de guerra terá que ser extremamente rápido para fazer face a estas situações, razão pela qual é requerida uma elevada quantidade de navios de guerra para que possam intervir a tempo

Neste momento, já existem alguns navios mercantes que se juntam em pequenos grupos, de forma a atravessarem, em forma de comboio, o corredor de tráfego estabelecido no Golfo de Aden, sob cobertura dos navios de guerra presentes. No entanto, os operadores de navios mercantes tem mostrado relutância em organizar comboios, para serem escoltados por navios de guerra, isso se deve fundamentalmente, por obrigar os navios a terem que se sujeitar aos horários dos comboios, o que pode fazer com que estes tenham que esperar largas horas, já que para este sistema ser eficiente a frequência dos comboios não pode ser muito elevada, eventualmente uma vez ao dia, e também obriga todos os navios a navegar à velocidade do navio mais lento do comboio, provocando naturais atrasos. No entanto, em caso de agravamento do problema da pirataria, não é de excluir que a indústria do transporte marítimo reveja as suas reservas à navegação em comboio.

Outro modo de combater a pirataria, foi a assinatura de um acordo dos Estados Unidos e a União Europeia com o Quênia para o envio dos piratas capturados pelas suas respectivas forças aos tribunais daquele país africano para julgamento. Obviamente, os referidos mecanismos de patrulha naval poderão surtir efeito apenas se houver um sistema judicial adequado junto a costa para tomar conta dos piratas apreendidos.

Segundo o Gabinete das Nações Unidas de Combate a Droga e ao Crime, o Quênia também irá ajudar no combate a pirataria ao largo da costa da Somália, oferecendo uma área no seu mar territorial, onde uma esquadra internacional de

navios de guerra poderá agir no policiamento da costa marítima do Chifre da África e apreensão dos piratas somalis que operam na zona.



Figura 6 - Esquadra de navios de guerra operando na área da Somália  
Fonte: Allianz

## **10. ESTRATÉGIAS A SEREM ADOTADAS A BORDO**

Desde 01 de julho de 2004, os navios acima de 500 toneladas, que fazem viagens internacionais deverão estar de acordo com o Código ISPS e conter um Plano de Proteção do Navio aprovado pela administração da bandeira. O Plano deverá identificar medidas para proteção de acordo com os riscos da iminência de um incidente de proteção. Embora o Código ISPS tenha sido criado primeiramente em resposta aos atentados de 11 de setembro de 2001, a comunidade marítima sentiu que certas medidas de proteção adotadas poderiam servir para ajudar na luta contra a pirataria. Algumas áreas do Plano de Proteção do Navio são bastante relevantes e devem receber particular atenção quando navegando em áreas de alto risco.

- Identificação de áreas restritas;
- Medidas de prevenção para acesso ao navio sem autorização;
- Procedimentos para treinamentos e exercícios das situações listadas no Plano;
- Procedimentos para reportar incidentes de proteção;
- Identificação do Oficial de Proteção da Companhia, incluindo seus contatos 24 horas;
- Uso do Sistema de Alarme de Proteção do Navio (SSAS).

### **10.1. Avaliação do Risco**

Segundo a OCIMF (2009), antes de transitar por áreas de alto risco, o armador e o comandante deverão fazer uma avaliação e analisar as consequências de possíveis ataques de piratas ao navio. Tal avaliação deverá conter medidas para prevenção e mitigação dos atos de pirataria, combinando medidas suplementares junto com as regulamentares.

Fatores que devem ser levados em conta para iniciar uma avaliação de risco deverá incluir, mas não se limitar, como segue:

- Segurança da tripulação – é a principal consideração na formulação da avaliação. Cuidados devem ser tomados na hora de formular medidas para

prevenir o acesso ilegal na superestrutura, os tripulantes devem estar preparados para escapar da superestrutura em caso de outro tipo de emergência, tipo fogo.

- Borda Livre – piratas se sentem mais seguros se abordarem navios com pouca borda livre. Quanto maior a borda livre, maior a chance do navio obter sucesso na fuga, de acordo com a OCIMF, a borda livre mínima deverá ser de 8 metros.
- Velocidade – é recomendado navegar com toda força a vante, não há reporte de ataques piratas com navios que estavam navegando acima de 16 nós.
- Tempo – como os piratas atacam em embarcações miúdas, o limite deles são as condições de mar, mar com força 3 ou acima provavelmente irá dificultar as ações dos mesmos.
- Tempo de trânsito na área – Navegar dentro da área de alto risco durante a noite e madrugada geralmente se tem baixo risco de ataque pirata, deve-se aumentar atenção em noites de lua cheia devido a iluminação que ocorrerá pela lua. Os piratas preferem atacar no período do nascer e o ocaso, os comandantes devem completar o trânsito durante a escuridão mesmo que durante o dia seja mais fácil de detectar possíveis ataques.
- Atividade pirata – O risco de ataques piratas aumentam imediatamente depois que liberam algum navio sequestrado e/ou depois de mau tempo.

## **10.2. Preparação do Navio**

De acordo com a OCIMF (2009), a preparação é feita com o intuito de melhorar significativamente as chances de evitar o ataque ou de pelo menos atrasar ao máximo a entrada dos piratas no navio, para que a Força de Coalisão com seus navios de guerra possam chegar a tempo e intervir na abordagem dos piratas. A preparação é feita dentro da capacidade da tripulação, usando equipamentos que

normalmente estão disponíveis a bordo. Lembrando que a segurança dos tripulantes deve ser mantida, deixando rotas de fuga, equipamentos e embarcações de sobrevivência sempre a disposição.

As medidas devem estar dentro da avaliação de risco feita antes da entrada na área de alto risco, como segue:

#### 1. Serviço de Quarto e Vigilância

- Criar arranjos adicionais que melhorem a qualidade do serviço de vigia;
- Se possível, adquirir bonecos que imitem humanos para que colocados em posições estratégicas na parte externa do navio, se tenha a impressão de grande número de pessoas de serviço;
- Verificar se existem binóculos suficientes para vigilância;
- Considerar, se possível, binóculos com visão noturna.



Figura 7 - Bonecos utilizados para imitarem pessoas no convés  
Fonte: OCIMF

2. Circuito Fechado de Televisão – durante o ataque, com os piratas a bordo, é perigoso observar o que eles estão fazendo para poder entrar na superestrutura, apesar de não ser normal ter circuito fechado de televisão em navios mercantes, tais câmeras permitem um grau de monitoramento do progresso do ataque de uma posição com pouca exposição.

- Considerar a utilização de algumas câmeras na cobertura de áreas vulneráveis, particularmente na popa do navio;
- Considerar a colocação de câmeras protegidas a ré do passadiço;
- As gravações dos ataques podem servir de evidências para posterior investigação.

3. Alarmes – Ao se tocar o alarme do navio/apito a tripulação sabe que a abordagem pirata pode ter começado e também demonstra que o navio já está sabendo do possível ataque.
  - O alarme de ataque pirata deve ser diferenciado dos de fogo e de emergência, para que não haja confusão, e a tripulação siga para o ponto de encontro errado e os mesmo se tornem potenciais alvos na parte externa das acomodações;
  - A tripulação deve estar familiarizada com o alarme para que a resposta seja imediata e correta;
  - Exercícios terão que ser realizados antes de entrarem em uma área de risco.
  
4. Controle de Acesso para Acomodações e Praça de Máquinas – é muito importante conter o acesso ou atrasar a entrada dos piratas nas acomodações ou na praça de máquinas.
  - Todas as portas e entradas para as acomodações e praça de máquinas devem estar fechadas pelo lado dentro;
  - Recomendável que uma porta seja usada para entrada/saída quando for requerido;
  - Quando as portas forem estanques, ter certeza que todos os pinos estão fechados e colocar tranca adicional para que não se possa abrir pelo lado externo;
  - Colocar insulfilm nas vigias do passadiço para evitar o espatifamento do vidro quando for atingido.
  
5. Iluminação Exterior
  - Toda iluminação externa deve estar funcionando, principalmente as da superestrutura;
  - Os holofotes de busca devem estar prontos para serem usados a qualquer hora.

6. Mangueiras de Incêndio e Monitores de Espuma – é outro artifício efetivo para poder atrasar a entrada de piratas a bordo de navios.

- Não é recomendado operar as mangueiras e os monitores manualmente no local, devido a exposição aos piratas;
- É recomendado fixar as mangueiras em locais estratégicos;
- As mangueiras e monitores de espuma terão que ser fixados na varanda externa, devendo ser acionados remotamente através das bombas de incêndio. A espuma só deverá ser usada em último caso, para que o navio não fique sem, em caso de incêndio;
- Para melhorar a área de cobertura da mangueira de incêndio pode ser utilizado uma chapa a pouca distância em frente do esguicho.



Figura 8 – Utilização das mangueiras de incêndio  
Fonte: OCIMF



Figura 9 - Esguichos fixados nas varandas  
Fonte: OCIMF



Figura 10 - Chapas metálicas coladas a frente dos esguichos  
Fonte: OCIMF

## **10.3. Equipamentos de Auxílio Utilizados a Bordo**

### **10.3.1. Ship Security Alert System (SSAS)**

É um equipamento de proteção que transmite um alarme específico que não possa ser recebido por outras embarcações; indica a posição geográfica do navio, não soa o alarme de bordo e, principalmente, continua a transmitir até que seja desativado. Deve ter ao menos dois locais distintos de ativação, sendo um obrigatoriamente na ponte. Pode-se utilizar para tal finalidade os equipamentos do GMDSS.

O equipamento SSAS deverá permitir que os sinais de alerta enviados de um navio, de qualquer lugar em que se encontre, sejam capazes de serem recebidos com sucesso por uma central de monitoramento.

### **10.3.2. Automatic Identification System (AIS)**

É um equipamento de identificação automática capaz de fornecer dados específicos das embarcações nas proximidades.

A Assembléia da IMO adotou a resolução A 956(23) que permite ao Comandante tomar a decisão de desligar o equipamento em áreas de risco, para que não possa ser reconhecido por alguma embarcação pirata, ou então modificar algumas informações do navio contidas no equipamento.

### **10.3.2. Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)**

De acordo com o Solas (2006), a implantação do LRIT nos navios, ocorrerá a partir de 31 de dezembro de 2008, será um novo sistema de detecção de embarcações no mar, desta vez de longo alcance. Esse sistema dará direito aos governos contratantes a receberem informações sobre os navios navegando a uma distância não superior a 1000 milhas marítimas ao largo de sua costa. Sua regulamentação está definida no capítulo V da SOLAS, sobre a Segurança da Navegação, como requisito obrigatório para os navios em viagens internacionais. A implantação do LRIT e seus respectivos Centros de Dados, ao permitir a troca de

informações entre os sistemas de controle do tráfego marítimo dos países signatários da Convenção SOLAS para uso em seus sistemas SAR e para a identificação do tráfego marítimo de seu interesse.

Segundo o SOLAS (2006), se estabelece um acordo multilateral para a partilha de informação LRIT de segurança e de busca e salvamento.

### **10.3.3. Shiploc**

Um sistema de satélite chamado SHIPLOC (Sistema de Rastreamento para Localizar Navios Atacados) permite que as companhias de navegação monitorem a posição do navio. Isto pode ser muito útil se os piratas sequestrarem ou roubarem o navio. Este trabalho vem sendo feito pelo IMB, que tem trabalhado junto com CLS (Collect Localization Satelites) num sistema para rastrear o navio no mundo inteiro.

Um diminuto transmissor relativamente barato, pode ser oculto a bordo dos navios. Para sua própria segurança, a tripulação precisa não estar informada da existência ou localização do transmissor. O SHIPLOC habilita o armador a monitorar a exata localização do seu navio, o único equipamento necessário é um computador pessoal com acesso à internet.

### **10.3.4. Sistema anti-abordagem**

As companhias podem também instalar cercas elétricas não letais em volta do perímetro do navio, desde que ele não esteja carregando carga inflamável, tais como os navios tanque, as cercas têm sido adaptadas para uso marítimo e emprega 9.000 voltagens de corrente para desencorajar tentativas de abordagem. Este sistema tem sido testado em diversas condições de força de mar sem falso alarme.

As recomendações da IMO, sugerem que os navios sejam capazes de enviar sinais de socorro ou alarmes silenciosos, no caso de um ataque.

### **10.3.5. Long Range Acoustic Device (LRAD)**

O LRAD foi desenvolvido pela American Technology Corporation, é classificado como arma não-letal, cria uma onda sonora que pode percorrer distâncias maiores do que o som de alto-falantes normais, este equipamento é

capaz de emitir um som máximo de 155 Db em um feixe de 30°, de acordo com as especificações do fabricante, o equipamento pesa 20 kg e 83 centímetros de diâmetro. A advertência é um som muito alto, estridente, som semelhante ao de um detector de fumaça. É utilizado quando for avistada alguma embarcação suspeita, o comandante ativaria o LRAD no modo sirene o que surpreenderia os piratas, fazendo com os mesmos soubessem que estavam sendo monitorados, se os piratas continuassem a se aproximar, o capitão deverá dar início as manobras evasivas utilizando o LRAD no modo de som agudo, possivelmente irá irritar e desorientar os piratas na hora da abordagem.



Figura 11 - Long Range Acoustic Device  
Fonte: OCIMF

## 11. UTILIZAÇÃO DE ARMAS DE FOGO A BORDO DE NAVIOS

Segundo a Intertanko (2008), houve uma discussão e análise sobre o armamento de navios mercantes durante a passagem no Golfo de Aden, ou a utilização de guardas armados e forças de segurança ou de mercenários. Compreendendo plenamente por que alguns de seus membros estão querendo utilizar esta medida, entretanto, outros membros estão relutantes em fazê-lo por medo de que isso possa agravar ainda mais o nível de violência que os piratas estão preparados para usar.

A utilização de guardas armados, forças de segurança ou de mercenários a bordo de navios mercantes, tem de ser uma questão para cada proprietário de navio, como sendo parte da sua própria avaliação de risco quando utilizando armas de fogo a bordo. Como consequência, não se conseguiu endosso de nenhuma empresa de segurança oferecendo esses serviços, sobre os riscos ao utilizá-las para combater os ataques piratas. (Intertanko, 2008)

As questões aqui envolvidas são muito complexas, com sérias consequências:

- Nem todas as bandeiras permitem a utilização de armas de fogo a bordo;
- Nem todos os Estados do Porto permitirão a entrada de navios no porto com armas a bordo;
- Entrará em conflito com o Plano de Proteção do Navio e o Plano de Proteção do Porto;
- As companhias que oferecem serviços de segurança a bordo não estão regulamentadas e os proprietários não estão prontos para avaliar a sua adequação para portar armas ou realizar as tarefas a serem executadas;
- Questões relacionadas com seguro, incluindo cobertura P&I;
- Questões relacionadas com a resposta adequada de um guarda armado a uma ameaça de ataque pirata;
- Complexidades e consequências jurídicas no caso de um guarda armado usar força letal em um pirata, ou em um civil ou em algum membro da tripulação devido um erro, ou até mesmo o guarda armado sofrer ferimentos graves ou morte, como resultado dessa ação;

- A situação jurídica e a responsabilidade civil no caso de um incidente causado por um guarda armado com conseqüentes danos ao navio ou a carga ou ao meio ambiente;
- Aspectos gerais de segurança do navio, tais como adequação aos meios de sobrevivência e a capacidade das baleeiras/balsas salva-vidas;
- Perigos associados a cargas perigosas e equipamentos não intrínsecos (de fogo).



Figura 12 - Segurança armada a bordo de navios que trafegam nas áreas de risco

Fonte: Intertanko

## 12. AÇÕES DAS AUTORIDADES MARÍTIMAS

A redução dos riscos através de providências tomadas a bordo é parcial, visto que estas ações ainda não seriam o suficiente para acabar de fato as ações dos piratas, determinadas providências administrativas devem ser tomadas pelas autoridades marítimas. O estudo e a busca de medidas a serem adotadas para a prevenção e combate à pirataria e ao roubo armado a navios mercantes devem ser realizados pelas autoridades marítimas, a parte intelectual do confronto deve ser adotada e realizada, como já vem sendo feito, por organizações como a IMO.

A IMO registrou o primeiro problema de pirataria moderna em 1983, após membros do Governo e organizações internacionais concordarem sobre a crescente incidência de pirataria e roubo armado contra os navios em diversos portos do mundo, a partir deste momento a IMO adotou a seguinte resolução: Medidas para prevenir ações de pirataria e roubo armado contra navios, as quais incitam o Governo a tomar, com grande prioridade, todas as medidas necessárias para prevenir e reprimir atos de pirataria e roubo armado contra navios dentro ou fora de área soberana aos específicos países. Os membros do governo também foram requisitados para informar à IMO de todos os ataques que ocorrerem.

Muitos ataques ao redor do mundo foram registrados dentro de águas territoriais, nas quais os navios ficam fundeados. Em muitos dos casos registrados, a tripulação foi violentamente atacada por grupos de 1 a 5 pessoas portando armas. O número total de incidentes de pirataria e roubo armado contra navios, registrados até junho de 2009, foi de 5.098 casos.

A IMO realiza reuniões periódicas, para a discussão do tema em questão e algumas delegações, incluindo o Brasil, na maioria das vezes se fazem presentes e examinam as medidas para suprimir e impedir a pirataria e o roubo armado aos navios nos seus respectivos litorais. Estas medidas incluem até mesmo acordos bilaterais com países vizinhos e a intensificação de patrulhas litorais. Estas reuniões receberam o nome de missão anti-pirataria e que na verdade é muito mais do que uma simples reunião de debate.

Frente às estatísticas do aumento crescente de pirataria, criou uma missão extraordinária que é especializada no combate à pirataria, esta missão discute soluções de como prevenir e suprimir a pirataria e ações de roubo armado contra os navios. Os membros dos Governos e da IMO concordaram que tais missões

seguidas de seminários promoveriam oportunidades para analisar este tipo de problema e discutir soluções.

A primeira missão foi enviada aos países do Sudeste Asiático em Outubro de 1998, quando a equipe da IMO foi constituída de representantes do Governo da Austrália, Reino Unido e Estados Unidos, observados pela Câmara Internacional de Navegação e a Federação Internacional de Navegação (ICS / ISF), a Federação Internacional de Transporte (ITF / ICFTU) e os representantes da IMO. Esta missão foi a primeira de uma série de outras.

Uma outra missão foi realizada a Oeste da África no segundo semestre de 1999 e foi seguida de seminários e workshops regionais. Seminários e workshops ocorrem em países selecionados, nos quais os ataques violentos contra os navios mercantes continuam crescendo.

Em geral, o propósito da IMO, é encontrar medidas para reduzir o números de ataques denunciados ao longo destes anos, através de promoções de cooperações regionais, tendo o objetivo de aumentar a consciência e intensificar os esforços para enfrentar a problemática da pirataria e do roubo armado, e se fazendo necessário a utilização de ações regionais e nacionais. Estas ações fazem parte do trabalho realizado pelos peritos em pirataria marítima, os quais trabalham juntos aos representantes locais das diversas regiões, este grupo aborda específicas questões na busca de medidas para o combate, incluindo assim a identificação dos problemas relatados de pirataria e roubo armado contra navios na específica região, assim como perfil típico dos piratas e muitos prováveis suspeitos. Examinam a existência da infra-estrutura de cada país para enfrentar este problema, avaliando como as medidas antipirataria poderiam ser relacionadas de acordo com a lei, tais como existem medidas para o combate ao tráfico de drogas, ao contrabando e ao terrorismo.

Em uma das missões da IMO, foi adotada uma resolução chamada de Comitê de Segurança Marítima da IMO (MSC), este Comitê considera o desenvolvimento de um Código Internacional para a investigação de pirataria e roubo armado contra os navios e recomenda uma apropriada punição para este crime.

Nas resoluções, apurou-se que na luta contra a pirataria e o roubo armado contra navios, em alguns casos, o sinistro deixa de ser impedido, pois os tripulantes da embarcação não reconhecem os efetivos procedimentos que devem ser tomados na prevenção à pirataria.

Em outros casos, onde a detenção dos piratas tem sido feita, os países não têm, estruturado, um arcabouço jurídico, necessário para uma adequada punição aos crimes cometidos. Há também uma necessidade de entrosamento entre procedimentos jurídicos relacionados à investigação dos casos de pirataria e roubo armado e a punição ou a extradição dos suspeitos por tais crimes.

Então na intenção de não haver esta disparidade entre casos e casos, a IMO por meio deste código internacional, quer padronizar os procedimentos para o combate à pirataria, tanto relacionado às precauções que podem ser adotadas no mar, quanto às medidas administrativas que podem ser adotadas em terra.

A deterioração da segurança no mar ao largo da costa da Somália e no Golfo de Aden (e cada vez mais volátil do Golfo da Guiné) estão no cerne do problema. Em janeiro de 2009, um acordo regional importante foi aprovado em Djibuti, país situado no leste da África, por Estados da região, em uma reunião de alto nível, convocada pela IMO. O Código de Conduta relativo à Repressão à Pirataria e Roubo Armado contra Navios no oeste do Oceano Índico e do golfo de Aden, reconhece a extensão do problema da pirataria e assaltos à mão armada contra navios na região e, nela, os signatários declaram a sua intenção para o cooperar em toda a extensão possível, e em consonância com o direito internacional, na repressão da pirataria e assaltos à mão armada contra navios. Os signatários comprometem-se no sentido da partilha e comunicação das informações relevantes, através de um sistema de pontos focais nacionais e centros de informação; a interceptação de navios suspeitos de envolvimento em atos de pirataria ou assalto à mão armada contra navios, garantindo que as pessoas que cometam ou tentem cometer atos de pirataria ou assalto à mão armada contra navios serão presos e julgados, e facilitar o bom atendimento, tratamento e repatriamento dos marítimos, pescadores, restante pessoal de bordo e os passageiros sujeitos a atos de pirataria ou assalto à mão armada contra navios, especialmente aqueles que tenham sido vítimas de violência.

Para ajudar no combate à pirataria, a IMO emite relatórios sobre a pirataria e o roubo à mão armada contra navios apresentados pelos governos-membros e organizações internacionais. Os relatórios, que incluem nomes e descrições dos navios atacados, a posição e o tempo de ataque, as conseqüências para a tripulação, o navio ou a carga e as ações tomadas pela tripulação e as autoridades costeiras, são distribuídos mensalmente, com resumos trimestrais e anuais.

Durante o ano de 2009 as circulares publicadas pela IMO, orientando como

lidar com a pirataria e o roubo armado, que foram adotadas em 1993, foram revisadas com o objetivo de se tornar melhor a compreensão da diretriz. A circular MSC/Circ. 1333 revisou a circular MSC/Circ.622 que se refere a recomendações para o Governo por combate à pirataria e o roubo armado contra navios, as quais analisam o tipo de ataque deparados por navios em diferentes partes do mundo e possíveis sugestões de medidas que poderiam ser empregadas pelo Centro de Resgate Coordenado e forças de segurança. E a MSC/Circ. 1334 revisou a circular MSC/Circ.623 que se refere à orientação para operadores de navios, comandantes e tripulação no ato de prevenir e suprimir a pirataria e o roubo armado contra navios, na qual estão contidos os avisos de medidas que poderiam ser tomadas a bordo para a prevenção ao ataque ou, quando o ataque ocorre, minimizar o perigo para a tripulação e o navio.

Através de todas estas medidas, a IMO coopera muito no combate à pirataria, suas missões e resoluções têm contribuído efetivamente na redução da incidência deste problema, nos litorais que outrora o número chegou a atingir índices alarmantes, atualmente têm índices muito baixos, contudo lugares onde o índice não era tão alto, ocorreu um acréscimo de incidência. No entendimento deste fato, podemos compreender que certas medidas estão sendo eficazes mais em um do que em outros países, porém um fato é certo: em nenhum lugar o índice chegou ao zero absoluto.

De acordo com a IMO, há outras autoridades no combate a essa prática. O Centro de Relatórios sobre a Pirataria, do Bureau Marítimo Internacional, que é parte da Câmara Internacional do Comércio, funciona em Kuala Lumpur, na Malásia. O Centro se financia mediante contribuições voluntárias aportadas por companhias de navegação e de seguros, e seus serviços se prestam gratuitamente a todos os navios, independentemente do seu pavilhão ou de quem sejam seus proprietários.

O Centro conta com equipes de investigação que respondem de forma imediata aos atos de pirataria, e compila a informação facilitada pelas forças de segurança. Este serviço o sufraga a Federação Internacional dos Trabalhadores do Transporte. Entre os feitos específicos do Centro de Notificação dos Atos de Pirataria estão os seguintes:

- Notificar as forças de segurança atos de pirataria e roubos à mão armada cometidos no mar;
- Localizar navios que tenham sido sequestrados por piratas e recuperar

as cargas subtraídas;

- Contribuir para que os piratas possam ser julgados;
- Prestar ajuda aos proprietários dos navios que têm sido atacados e às suas tripulações;
- Comparar informação sobre atos de pirataria que tiveram lugar em qualquer parte do mundo.

O Centro está de guarda em tempo integral, o ano todo. Em estreita colaboração com as forças de segurança, o centro atua quando há uma comunicação suspeita sobre a atuação de determinadas embarcações, ou que tem havido atos de pirataria ou roubos à mão armada no mar, em qualquer ponto do planeta.

### **13. CONCLUSÃO**

O ponto crucial dos problemas na Somália está no fato de ser um país sem nenhuma lei, impossibilitado de se governar sozinho, cujas instituições nacionais estão enfraquecidas, falidas. A falta de ordem no mar da Somália é fruto de um ambiente de total ausência de ordem em suas terras. A população encontra-se livre para praticar atos ilícitos impunemente, chegando até ao cúmulo, para alguns piratas, dizer que o que fazem é o patrulhamento das águas da Somália, que estão fazendo um bem para o país.

A Organização das Nações Unidas e a União Européia podem enviar tropas marítimas para o local e ainda, estabelecer limites para instauração da jurisdição penal internacional, mas o problema só será resolvido com o fortalecimento da Somália como nação. Essas soluções, tipo, a presença dos navios de guerra de vários países no Chifre da África, é essencial para dissuadir, prevenir e reprimir esta atividade, porém são provisórias e solucionam o problema de forma passageira porque a raiz permanece.

A existência de países que não conseguem se manter de forma adequada, desencadeia problemas não apenas para o ambiente doméstico em questão, mas repercute também na esfera internacional.

As grandes potencias mundiais devem voltar seus esforços para o reestruturamento da Somália, fazendo com que, o país se torne capaz de oferecer os serviços públicos básicos para sua população, incluindo em tais serviços, atividades de cunho social, tais como moradia pública, saúde e educação, assim como atividades de caráter securitário, de defesa da integridade nacional e policiamento interno. Se a Somália conseguir fornecer esses serviços adequadamente, seus cidadãos se tornarão capazes de viver em sociedade de maneira satisfatória e coletivamente benéfica. A pirataria na costa da Somália será controlada de forma efetiva após a formação de um governo legítimo, capaz de proteger as águas territoriais e fazer cumprir a lei em seu território.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY. **Piracy**: An ancient risk with modern faces. Disponível em: <[www.agcs.allianz.com](http://www.agcs.allianz.com)> Acesso em: 10 ago. 2009.

APOSTOLIS, Paul. **Modern piracy at sea**. Disponível em: <[www.seatransport.com](http://www.seatransport.com)> Acesso em: 02 ago. 2009.

BBC BRASIL. **Entenda os ataques de piratas na Somália**. Disponível em: <[www.folha.com.br](http://www.folha.com.br)> Acesso em: 04 jul. 2009.

BRANCOLI, Fernando. **Piratas Somalianos e a falência estatal**. Disponível em: <[www.opiniaoenoticia.com.br](http://www.opiniaoenoticia.com.br)> Acesso em: 08 jul. 2009.

BUENO, Denise. **Pirataria torna seguro sequestro mais caro**. Disponível em: <[www.sonhoseguro.com.br](http://www.sonhoseguro.com.br)> Acesso em: 28 jul. 2009.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. Seção1, parte VII. Marinha do Brasil - Hidrografia e Navegação.

DEFOE, Daniel. **A general history of pyrates**. 1 ed. Nova York: Carroll & Graff, 1999.

FRANK, Jerry. Crews are now cash cows for new breed of pirates. **Lloyd's List**, Londres, 12, mar. 2009. Insurance and P&I, p. 8.

GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. **O regresso em força da Pirataria Marítima**. Disponível em: <[www.revistadamarinha.com](http://www.revistadamarinha.com)> Acesso em: 24 jun. 2009.

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS. **Piracy precautions, actions, routing and guidance document**. Londres: Intertanko, 2008.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING. **Pirates and Armed Robbers: Guidelines on prevention for masters and ship security officers**. 4 ed. Londres: International Chambers of shipping, 2008.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Piracy in waters off the coast of Somália**. Disponível em: <[www.imo.org](http://www.imo.org)> Acesso em: 28 jul. 2009.

JORNAL DE NOTÍCIAS. **Pirataria marítima prolifera.** Disponível em: <[www.jn.sapo.pt](http://www.jn.sapo.pt)> Acesso em: 05 jul.2009.

KING, Rawle O. **Ocean piracy and its impact on insurance.** Disponível em: <[www.opencrs.com/document/R40081](http://www.opencrs.com/document/R40081)> Acesso em: 31 jul. 2009.

KONSTAM, Angus. **Piracy: The complete history.** Londres: Osprey, 2008.

MBUIA-JOÃO, Tomé. **Nova Estratégia de Combate a Pirataria.** Disponível em: <[www.voanews.com](http://www.voanews.com)> Acesso em: 16 jul. 2009.

MARITIME SAFETY COMMITTEE. **Piracy and armed robbery against ships.** Circular 623/Rev. 3. Londres: International Maritime Organization, 2002.

OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM. **Piracy: The east África/Somália situation.** Londres: Witherby Seamanship International, 2009.

PHILLIPS, Zac. **Piracy in waters off the coast of Somália.** Disponível em: <[www.chartsinsurance.com](http://www.chartsinsurance.com)> Acesso em: 08 jul. 2009.

PORTAL EXAME. **Piratas modernos são atraídos pela grande movimentação econômica nos mares.** Disponível em: <[www.portalexame.abril.com.br](http://www.portalexame.abril.com.br)> Acesso em: 13 ago. 2009.

POSTHUMUS, Bram. **Como negociar com piratas.** Disponível em:<[www.rnw.nl.com](http://www.rnw.nl.com)> Acesso em: 01 ago. 2009.

SATO, Paula. **Qual a relação entre os piratas somalis e os piratas do século 17?.** Disponível em: <[www.revistaescola.abril.com.br](http://www.revistaescola.abril.com.br)> Acesso em: 22 jul. 2009.

SKULD. **Hijacking & Piracy: Risks and covers.** Disponível em: <[www.skuld.com](http://www.skuld.com)> Acesso em: 18 jul. 2009.

TEIXEIRA, Duda. Costa da Somália: atenção, piratas!. **Superinteressante**, Brasil, v. 262, p. 103-104, fev, 2009.

THOMSON, Janice E. **Mercenaries, pirates and sovereigns: State building and extra-territorial violence in early modern europe.** Nova Jersey: Princeton, 1994.