

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

PIRATARIA MARÍTIMA – COMO COMBATÊ-LA

Por: Bruno Dirk Gomes Ferreira

Orientador

Ped. Eurídice

Rio de Janeiro

2010

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM

PIRATARIA MARÍTIMA – COMO COMBATÊ-LA

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas (FOMQ) da Marinha Mercante.

Por: Bruno Dirk Gomes Ferreira

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE –
EFOMM

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: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha namorada Josi por todo o apoio para a minha conclusão desse trabalho, aos meus amigos de EFOMM que também passaram por essa tarefa e ainda assim ajudaram bastante, também ao meu primeiro orientador CMG Rangel que desde muito antes do prazo para entrega já estava aconselhando e ajudando no que fosse preciso e principalmente a minha orientadora Ped. Eurídice, pois graças a ela este trabalho pode ser concluído perfeitamente.

DEDICATÓRIA

Dedico primeiramente esta monografia ao meu falecido avô João Dirk, pois foi o primeiro a acreditar na minha capacidade e infelizmente não viveu para saber que estava certo, dedico também a minha família, a família Dirk, que com muito orgulho pude ostentar esse nome durante todo o tempo em que estive na EFOMM e também dedico a minha namorada que sempre foi a pessoa mais presente e que me ajudou em tudo.

RESUMO

Esta monografia tem a intenção de relatar sobre um problema bastante antigo, a pirataria, desde o seu início até os dias atuais. Haverá todas as classificações possíveis sobre a pirataria e detalhes de como surgiram os piratas e de qual foi a época em que a pirataria esteve no seu auge, época essa conhecida como “Era Dourada da Pirataria”.

Estatísticas serão mostradas revelando o quantitativo de ataques relatados desde que a IMO (*International Maritime Organization*) considerou o primeiro ataque da pirataria marítima moderna, exemplificando os locais mais perigosos e as estratégias dos piratas modernos para os seus ataques. O mais importante é que serão citadas ações preventivas, que tem como intuito combater a pirataria, ações essas que variam de equipamentos tecnológicos a operações envolvendo navios de guerra de vários países. A monografia trata também sobre as ações realizadas pelo Brasil como a criação do Núcleo Especial de Polícia Marítima em razão dos ataques que o país sofreu nos portos de Rio de Janeiro e Santos.

Palavras-chave: Pirataria Marítima Moderna, ataques piratas.

ABSTRACT

This monograph has a mind to relate about a very old problem, piracy, since your initiate until current days. There will be all the possible classifications about piracy and details of how arose pirates and of which the time in which piracy was in your summit, time this known as “Age of the Piracy”.

Statistics will be shown revealing the quantitative of attacks related since IMO (*International Maritime Organization*) considered the first attack of the modern marine piracy, exemplifying the most dangerous locations and pirates' modern strategies for his attacks. The most important is that will be cited preventive actions, that have as intuit combat the piracy, actions these that vary of technological equipments the operations involving several countries warships. The monograph treatment also about the actions accomplished by Brazil as the creation of the Special Nucleus of Marine Police in attacks reason that the country suffered in Rio de Janeiro's Harbors and Santos.

Descriptions: Modern Marine piracy, attacks pirates.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO I - Definições de Pirataria	10
CAPÍTULO II - História da Pirataria	12
2.1 – Como surgiram os piratas	12
2.2 – Corsários, Bucaneiros e Flibusteiros	14
2.3 – A Era Dourada da Pirataria	15
CAPÍTULO III - A Pirataria Marítima Moderna	19
3.1 – Estratégia de ataque dos piratas modernos	20
3.2 – Locais mais perigosos e dados estatísticos	22
CAPÍTULO IV - Metodos de Prevenção e Combate a Pirataria Moderna	277
4.1 – Técnicas para serem adotados a bordo	27
4.2 - Sistema de Rastreamento para Localizar Navios Atacados	29
4.3 – Algumas operações utilizadas no combate a pirataria	30
CAPÍTULO V - Combate a Pirataria pelas Autoridades Marítimas	333
5.1 – International Maritime Organization (IMO)	33
5.2 – Comitê de Segurança Marítima (MSC)	34
5.3 – Ações realizadas no Brasil contra a pirataria	36
5.3.1 – Atuação da Marinha do Brasil	36
5.3.2 – Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM)	37
CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	4039

INTRODUÇÃO

O mar tem sido desde há longa data, um meio privilegiado para o comércio à escala global, cuja importância foi paulatinamente crescendo ao longo dos tempos. Desde os primórdios da navegação marítima que, associado às primeiras trocas comerciais por mar, apareceu um fenómeno que vem perdurando até aos nossos dias, a Pirataria Marítima.

Enquanto os piratas da ficção brilham nas telas de cinema e em livros como fantásticos heróis do passado, os piratas reais existem em vários pontos do mundo e suas atividades nada heróicas ou aventureiras, estão se intensificando cada vez mais.

No passado, eles eram pessoas, que de forma autónoma ou organizadas em grupos navegavam nas rotas comerciais com o objetivo de apoderarem-se das riquezas alheias, que pertencessem a simples mercadores, navios do estado, povoações e mesmo cidades costeiras, capturando tudo o que tivesse valor e fazendo reféns, para exigir resgates. Atualmente, não é mais com “tapa-olho”, “perna-de-pau”, alfanjes e com figurinos estranhos, agora eles surgem de chapéu e lenços para esconder o rosto, revólver na cintura e com lanchas velozes.

Desde o primeiro caso de pirataria moderna levado em consideração pela IMO (International Maritime Organization), muitos roubos de carga têm sido registrados em diversos locais, porém com maior frequência em certas regiões. No entanto, mesmo com a certeza da existência do perigo, ainda encontram-se regiões sem prevenção ou o mínimo de represália a ataques piratas. Existem diversos motivos para isso, como falta de meios eficazes e de pessoal especializado. Devido a este problema a IMO mantém relatórios atualizados e alertas que sinalizam, mas obviamente não evitam os ataques.

Com a intenção de destacar o fato de que a pirataria está ocorrendo com maior frequência, representando dessa forma um perigo real às cargas e à tripulação. Nesta monografia procuro relatar como é a ação dos piratas e mostrar as providências que estão sendo feitas pelas organizações e os países para poder combatê-los.

CAPÍTULO I

Definições de Pirataria

Um **pirata** é um marginal que, de forma autônoma ou organizada em grupos, cruza os mares só com o fito de promover saques e pilhagem a navios e a cidades para obter riquezas e poder.

Definição de pirataria pela “*International Maritime Bureau (IMB)*”: “É o ato de embarcar ou tentativa de embarque em qualquer navio com a intenção de cometer roubo ou qualquer outro crime com a intenção ou capacidade de usar a força para um ato futuro.”

Atualmente o termo é utilizado para se referir à cópia não-autorizada e à distribuição ilegal de material sob direito autoral, especialmente música, imagem, vestuário e software, numa tentativa da indústria de associar indivíduos que realizam cópias não-autorizadas (obtendo lucro ou não) aos saqueadores de navios da idade moderna.

O primeiro a usar o termo pirata para descrever aqueles que pilhavam os navios e cidades costeiras foi Homero, na Grécia Antiga, na sua Odisséia. Os piratas são aqueles que pilham no mar por conta própria.

O dicionário de “Webster” define pirata como “um ladrão no alto-mar, aquele que pratica a pirataria”. É especialmente aquele que navega com a intenção de roubar e saquear outras embarcações.

De acordo com o Artigo 101 da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (UNCLOS), constitui pirataria, como quaisquer dos seguintes atos:

I) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra :

a) navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

b) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

II) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

III) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas *a)* ou *b)*.

A convenção ainda, no Artigo 103, define 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. Também são considerados piratas os navios que tenham servido para cometer quaisquer de tais atos, enquanto se encontrem sob o controle das pessoas culpadas desses atos.

Devido ao fato de poder haver confusão entre os dois significados da palavra, usa-se o termo pirataria marítima quando relacionada a roubo a navios. Em termos jurídicos, a pirataria é tratada como crime desde a antiguidade.

CAPÍTULO II

História da Pirataria

2.1 – Como surgiram os piratas

Os oceanos foram uma grande ajuda para o comércio, pois este tipo de comércio (marítimo), era rápido e fácil, ao contrário do terrestre. Por isso, os comerciantes preferiam as vias marítimas. Como a mercadoria passou a ser entregue por via marítima, por comerciantes que seguiam junto à costa e sem bússolas, os primeiros piratas começaram a atacar embarcações.

Os piratas navegavam nas rotas comerciais com o objetivo de apoderarem-se das riquezas alheias, que pertencessem a mercadores, navios do estado ou povoações e mesmo cidades costeiras, capturando tudo o que tivesse valor (desde metais e pedras preciosas a bens) e fazendo reféns, para extorquir resgates. Normalmente esses reféns eram as pessoas mais importantes e ricas para que, assim, o pedido de resgate pudesse ser mais elevado.

As tripulações piratas eram formadas por pessoas de todos os tipos e procedências, principalmente os chamados homens do mar - sendo muitos deles escravos fugitivos ou servos sem rumo - que conviviam em um regime relativamente democrático, elegendo o seu capitão e podendo removê-lo a qualquer momento. Preferiam navegar em navios pequenos e rápidos que lhes permitiam lutar ou fugir, conforme lhes fosse mais conveniente, adotando a abordagem como método preferencial de ataque, seguida da luta corpo a corpo. Saqueavam as embarcações de mercadores que encontravam pela frente, mas ocasionalmente atacavam uma cidade ou um navio de guerra, caso o risco valesse a pena.

Os piratas tinham uma vida muito difícil. Doenças, castigos e penas de morte eram apenas algumas das dificuldades encontradas para quem desejava se dedicar a pirataria. Mas, é claro, que pelos tesouros, os piratas não se importavam com isso, especialmente os capitães. Eles comiam bem, tinham um quarto somente para eles e outras vantagens.

Cada tripulação pirata tinha vários elementos importantes. Normalmente estes elementos importantes eram : Capitão, Imediato, Mestre do Navio, Carpinteiro, Homem de Armas, Cirurgião, Rapaz da Pólvora e Criado-de-bordo, todos eram importantes para a boa manutenção e o bom funcionamento do barco, quer em bom tempo ou em tempestades, quer em momentos tranquilos ou de batalha. No entanto, não tinham qualquer tipo de disciplina, bebiam muito e sempre terminavam mortos no mar ou enforcados, após uma carreira curta e violenta.

Considerada em todos os tempos como um crime internacional, a pirataria era reprimida energeticamente pelas nações civilizadas, sendo prática rotineira o enforcamento dos piratas aprisionados nas vergas dos mastros de seus próprios navios. O que não impediu, porém, que a atividade se tornasse comum no mundo antigo, sendo adotada por fenícios e gregos primitivos. Em certa época ela se tornou tão intensa no Mediterrâneo, que os romanos editaram uma lei especial, a Lex Gabinia, que dava poderes ditatoriais ao general Pompeu (106-89 a.C.) para que ele pudesse exterminar os piratas que em sua grande maioria eram asiáticos ou desertores romanos, ex-marinheiros. O que foi feito em tempo relativamente curto. Esses criminosos dos mares tinham seu estaleiro e arsenal na Cilícia, Ásia Menor, e alguns deles chegaram a reinar como príncipes sobre muitas cidades litorâneas.

A partir do século 8 os vikings procedentes da Escandinávia pilharam as costas da Inglaterra, da França, da Espanha, e chegaram mesmo até à Itália, mas como esses assaltos foram aos poucos se tornando cada vez mais difíceis junto às terras européias, os piratas se espalharam pelos mares das Índias Ocidentais e da Nova Inglaterra, em direção do mar Vermelho e Extremo Oriente, e alcançaram as costas brasileiras no início do século 16, quando piratas franceses chegaram várias vezes ao nosso litoral. Durante anos a ilha de Madagascar, no oceano Índico, situada ao largo da costa oriental africana, serviu de base aos piratas que agiam naquela região, e no século 18 a ilha de Tortuga, próximo da Hispaniola (ilha do mar das Antilhas, hoje dividida entre o Haiti e Republica Dominicana), tornou-se sede de uma república regular de piratas.

Do fim do século 16 até o século 18, o mar do Caribe era um terreno de caça para piratas que atacavam primeiramente os navios espanhóis, mas posteriormente aqueles de todas as nações com colônias e postos avançados de comércio na área. Os grandes tesouros de ouro e prata que a Espanha começou a enviar do Novo Mundo para a

Europa logo chamaram atenção desses aventureiros mal intencionados, dos quais muitos se tornaram lendários, entre eles Sir Francis Drake, Capitão Kidd, Barbanegra, Jean Lafitte e James Cook.

2.2 – Corsários, Bucaneiros e Flibusteiros

Corsários

A pirataria representou sempre uma ameaça aos povos que tinham no mar sua principal via de comunicação e comércio. Se os atos de violência para fins lucrativos contra navios eram dirigidos apenas contra determinado país, não se trata de pirataria, mas de corso.

O Corso marítimo ou Corsário pode ser definido como a empresa de um particular contra os inimigos de sua pátria, realizada com a permissão e debaixo da autoridade da potência beligerante, com o objetivo exclusivo de causar perdas ao comércio inimigo e interceptar os navios neutros. Os cursos eram usados como um meio fácil e barato para enfraquecer o inimigo agindo nas suas rotas marítimas. Com os cursos, os países podiam enfraquecer os seus inimigos sem arcar com os custos relacionados com a manutenção e construção dos navios piratas. O corso era praticado durante a guerra e, quando na paz, como represália. Entre os corsários se pode falar de um protocolo: eram mandatários de uma nação e do seu governo; possuíam documentos oficiais; recebiam um título profissional e uma patente de autorização expressa que os faziam sentir-se como um prolongamento da pátria. Sempre que um navio corso fosse capturado, seria levado a um Tribunal Almirantado onde tentaria provar que era um verdadeiro corso. Contudo, era comum os cursos serem apresados e executados como piratas pelas nações inimigas. Na maioria das vezes os piratas, quando apanhados pela suposta vítima, tentavam usar uma carta de corso ilegal. Frequentemente, no seu país de origem, os cursos eram considerados autênticos heróis.

Alguns corsários frustrados por não conseguirem cumprir sua missão, ou cumprirem erroneamente acabavam tornando-se piratas e poucos obtinham sucesso, pois eram capturados por navios enviados pelo país que lhes dera a patente.

Bucaneiros

Os bucaneiros eram colonos franceses que tinham se estabelecido na parte ocidental de Hispaniola (o Haiti atual). No ano 1620 eles começaram a ser procurados pelos espanhóis pois saqueavam principalmente o comércio espanhol com as suas colônias americanas e com isso eles decidiram fugir para a Ilha Tortuga próximo da Hispaniola. Devido ao fato de terem sido expulsos do território espanhol, pois eram colonizadores ilegais, juntaram-se a grupos de escravos, antigos soldados, desertores, condenados, proscritos, fugitivos, escravos, índios rebeldes e procurados pela religião. Como os espanhóis estavam com as defesas cada vez mais reforçadas os Bucaneiros fundaram uma confraria que deram o nome de “Irmandade da Costa” e assim surgiram os Flibusteiros.

Flibusteiros

A palavra flibusteiro vem do holandês "Vrij Buitter" ("o que vai para "saquear"). Sob a ameaça permanente dos espanhóis os bucaneiros transferiram-se para Tortuga, que oferecia um abrigo natural para barcos de grande porte, facilitando a ação dos bucaneiros com piratas e contrabandistas. Depois da lição dura que tinham recebido de serem expulsos de Hispaniola, esses "piratas" entenderam que era necessário se unir, se eles quisessem fazer frente à possíveis contingentes maiores de navios inimigos. Ai nasceu deste modo "A Irmandade da Costa". Os flibusteiros atacavam navios de quaisquer nacionalidades, embora uma vez mais eles tivessem os espanhóis como os maiores inimigos. Em outras palavras os termos flibusteiro e bucaneiro são mais específicos e estão relacionados com a pirataria no Mar do Caribe.

2.3 – A Era Dourada da Pirataria

Esta era estendeu-se desde 1660 até 1730. É a era considerada como o auge da pirataria. O governo inglês e o holandês usaram corsários durante a guerra da sucessão espanhola e, em 1714 quando esta guerra terminou muitos corsários viraram piratas. Além disso, existiam inúmeros navios para atacar, pois eles carregavam escravos da África para as Américas e retornavam com açúcar, rum e outros produtos das Américas

para a Europa. As novas colônias na costa das Américas geralmente não tinham meios para se defender dos piratas e se tornaram um alvo fácil.

Essa era deu origem a numerosos livros e filmes de aventuras, foi fenômeno cristão e ocidental, inerentes aos efeitos dos grandes descobrimentos na economia mundial, à competição entre católicos e protestantes e, sobretudo entre as potências européias no período de transição entre os séculos XVI e XVIII.

O motivo maior do crime, o objeto mais cobiçado pelos piratas eram os galeões espanhóis carregados de ouro e prata das colônias americanas, ou seja, desde as riquezas do Novo Mundo, que eram transportadas em caravelas comandadas por portugueses ou espanhóis do Brasil à Península Ibérica, até à mercadoria transportada no mar das Caraíbas. As guerras religiosas e disputas entre Francisco I e Carlo V constituíram os melhores pretextos para os ataques.

Enquanto os mapas se tornavam cada vez mais disponíveis, a atividade pirata aumentava. A pirataria não era só um problema europeu e americano: as embarcações de Xangai até Cingapura, do Vietnã ao Japão e à China, e até as embarcações não muçulmanas da costa norte de África eram alvos de corsários.

Foi também nessa época que muitos nomes de piratas se tornaram internacionalmente conhecidos. 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, que ocupou Santos (SP) em 1591 e pilhou a cidade por dois meses;
- Sir James Lancaster, que em 1595 atacou Recife (PE) com 11 navios e só deixou a cidade depois de abarrotá-los de açúcar e pau-brasil; e
- Edward Teach, mais conhecido por Barba Negra.

Durante o século XVII, a América Central, com suas diversas ilhas e refúgios paradisíacos, 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.

No final do século XVII e início do século 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. Alguns corsários franceses voltaram-se contra os portugueses e com isso, um dos principais alvos foi o Brasil. Em 1710 o Rio de Janeiro foi atacado por Jean-François Diclerc com seis navios e mil homens e, ao desembarcar, foi derrotado. Um ano depois René Duguay-Trouin atacou a cidade com 18 navios e a população só se livrou da calamidade com um resgate de 600.000 cruzados.

Os navios piratas da Época Dourada possuíam características diferentes dos anteriores. Ao invés de galeões imensos eles eram pequenos e rápidos. A maioria usavam corvetas, menores que os galeões. As corvetas tinham um calado que permitia a navegação em águas rasas para escapar ou perseguir outros navios. Elas podiam carregar cerca de 75 homens e 16 canhões pequenos. 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.

Diferentes das características dos piratas que foram citados anteriormente, a época dourada tinha algumas características próprias tais como:

- **Roupas:** a vestimenta do estereótipo de pirata imitava as roupas populares durante a Época Dourada. Embora normalmente vestissem roupas práticas, adequadas à vida no mar, os piratas desta época usavam roupas caras e de alta qualidade, roubadas dos navios capturados;
- **Armamentos:** os piratas geralmente usavam armas de pederneira, cutelos na forma de machado e adagas. Armas de pederneira eram comuns durante a Época Dourada da Pirataria e elas eram muito confiáveis no mar, porque a água e o sal não as impediam de funcionar;
- **Bandeiras:** os piratas geralmente navegavam sob bandeiras falsas usando a mesma bandeira dos navios que iriam atacar, para ganhar a confiança do capitão. Os piratas usavam bandeiras distintas para intimidar suas vítimas, que geralmente se rendiam sem luta, permitindo que eles controlassem o navio sem

provocar danos, perda de munição ou vidas. A bandeira preta com caveira apareceu pela primeira vez no começo do século XVIII;

- Papagaios: havia papagaios nos navios, porém os piratas geralmente capturavam papagaios apenas para vender; e
- Ganchos e pernas de pau: a pirataria era um trabalho difícil e perigoso: os piratas geralmente perdiam membros em batalhas e acidentes. Além disso, a maioria dos piratas tinha a pele ressecada pelo sol e poucos eram velhos. A maioria não tinha mais que 30 anos. Dois personagens da ficção reforçaram a idéia dos ganchos e pernas de pau: o Capitão Gancho de "Peter Pan" e Long John Silver de "A Ilha do Tesouro".

Várias nações faziam vista grossa à pirataria, desde que seus próprios navios não fossem atacados. No auge de sua época, os piratas controlavam cidades insulares que eram paraísos para recrutar tripulações, vender mercadorias capturadas, consertar navios e gastar o que saqueavam. Quando a colonização do Caribe tornou-se mais efetiva e a região se tornou economicamente mais importante, os piratas passaram então a serem perseguidos de perto, e sempre que capturados punidos com a força. Por volta de 1730 quase não mais existiam piratas no Caribe.

A Época Dourada acabou em meados de 1730, quando as colônias das Américas se tornaram capazes de se defender dos ataques. A pirataria continua nos dias de hoje e, embora já muito reduzida, ainda é um problema internacional.

CAPÍTULO III

A Pirataria Marítima Moderna

O Mar Mediterrâneo foi um dos berços da Pirataria Marítima, tendo-se esta *a posteriori* difundido gradualmente pelos Oceanos Atlântico, Índico e Pacífico. Ao longo dos séculos a pirataria foi passando por diversas fases, ora de grande atividade, ora de calmaria, tendo sido considerada praticamente extinta no século XIX. Após mais de um século de bonança, onde apenas há registro de alguns casos isolados, em meados da década de 1980 deu-se novamente um *boom* deste tipo de atos ilícitos.

Nos dias de hoje considera-se que mais de 90% do comércio internacional é transportado por via marítima, envolvendo mais de 50.000 navios mercantes de carga, tripulados por cerca de 1 milhão de homens de quase todas as nacionalidades. O comércio marítimo tornou-se vital para o crescimento e para a sustentação econômica de muitos Estados, estimando-se que a cada momento estejam em movimento pelos oceanos, entre 12 e 15 milhões de contentores. Com a grandeza destes números torna-se impossível imaginar o comércio mundial sem navios.

Durante os últimos anos a pirataria marítima aumentou por diversas razões tais como:

- As companhias de navegação estão cortando o número de tripulantes para economizar dinheiro. Uma tripulação menor torna-se menos capaz de reagir às ameaças e manter vigilância constante;
- A fraca vigilância no alto mar e as débeis ou inconsistentes medidas de segurança que se aplicam nas áreas costeiras e nas instalações portuárias de muitos países do mundo tornam o ambiente marítimo atrativo para a Pirataria Marítima (atos ilícitos cometidos fora do mar territorial) e para os Assaltos à Mão Armada Contra Navios (AMACN) (atos ilícitos cometidos no mar territorial);

- Alguns comandantes de navios relutam em denunciar os ataques piratas porque isto pode conduzir a atrasos e custos. Em alguns casos, eles questionam a integridade e a eficiência das autoridades locais; e
- As condições econômicas nas áreas propensas à pirataria levaram muitas pessoas a partir para este tipo de atividade ilegal e estas condições também impediram que os governos respondessem adequadamente aos relatos.



Imagem do sub-oficial Kenneth Anderson da marinha americana, cedida pelo U.S. Department of Defense

O navio americano USS Winston S. Churchill seguindo um barco suspeito de pirataria no Oceano Índico em 2006

3.1 – Estratégia de ataque dos piratas modernos

Dependendo do tipo de pirata as estratégias de ataque variam em sofisticação e violência. Alguns são simples ladrões que usam barquinhos de pesca ou mesmo botes. Sobem nos barcos fundeados quando não há ninguém ou quando todos estão dormindo, entre as 22 horas e as 6 horas. Muitas vezes não têm nem armas de fogo. Proliferam, porém, bandos perigosos de piratas que atacam em alto-mar e conseguem roubar o navio para colocá-lo sob outra bandeira ou desmanchá-lo inteiro e vender as peças - há conhecidos centros de desmonte na Índia. Nesses casos, geralmente a tripulação é colocada em botes e deixada à própria sorte no meio do oceano.

Os piratas modernos usam algumas das mesmas táticas dos piratas da Época Dourada. Eles geralmente atacam os pela popa durante a noite, usando ganchos e cordas para a abordagem antes que alguém perceba e dispare o alarme. No entanto, os piratas modernos não estão sempre à procura da carga do navio, pois para vender grandes

quantidades de produtos é necessário acesso a mercados que aceitem estas mercadorias. Ao invés disso, os piratas procuram roubar a tripulação, levando bens pessoais de valor como eletrônicos e outros produtos. Além disso, alguns navios mantêm em cofres grandes quantias de dinheiro para pagar por suprimentos e compensar taxas de câmbio. Estes cofres são alvos tentadores para os piratas.

Na maioria dos casos, estes ataques acontecem perto da costa e os piratas usam lanchas pequenas e velozes, mas alguns ataques têm ocorrido a até 750 quilômetros da costa. Nestes casos, as autoridades suspeitam que navios menores tenham trabalhado em conjunto com um navio maior que carrega combustível, suprimentos e munição. Uns poucos ataques com canoas também têm acontecido quando o navio está muito perto da costa.

Como alvos principais escolhem cargueiros e petroleiros de médio porte, contudo iates e navios de cruzeiro são também alvos potenciais, especialmente aqueles que se atrevem nas rotas mais perigosas. Os piratas modernos também se armam: usam facas, revólveres, metralhadoras, granadas e lança foguetes. Eles costumam ameaçar e roubar a tripulação.

A cada ano que passa 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, estão utilizando equipamentos sofisticados, como 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 sua localização exata a bordo desse navio.

Estas informações citadas acima 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 a respeito destas informações e as repassam aos piratas, o que vem sendo chamada de 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, através destas valiosas informações os piratas invadem o navio no momento exato, localizam a carga e as transferem para suas embarcações e

vão para a terra estocar e comercializar o produto do assalto.

Os piratas modernos têm a sua base de operações em terra. Os poucos que seguem a carreira de pirata precisam ter acesso aos mercados que compram estes produtos roubados. Eles também têm que ter uma estrutura, armas e equipamento de vigilância. Os piratas que roubam navios inteiros têm que achar portos onde as autoridades não estejam tão atentas a essas atividades ilegais. Nestes portos, os piratas registram o navio novamente com nome e identificação falsos, criando assim um **navio fantasma** para uso em atividades ilegais.

Houve um aumento surpreendentemente na fiscalização das águas que banham os Estados Unidos, devido ao atentado terrorista de 11 de setembro de 2001. O objetivo é prevenir qualquer tipo de tentativa de ataque vinda pelo mar em navios tomados pelos criminosos. Os petroleiros são os principais alvos dos terroristas, pois são os que causariam maiores prejuízos e danos à população.

3.2 – Locais mais perigosos e dados estatísticos

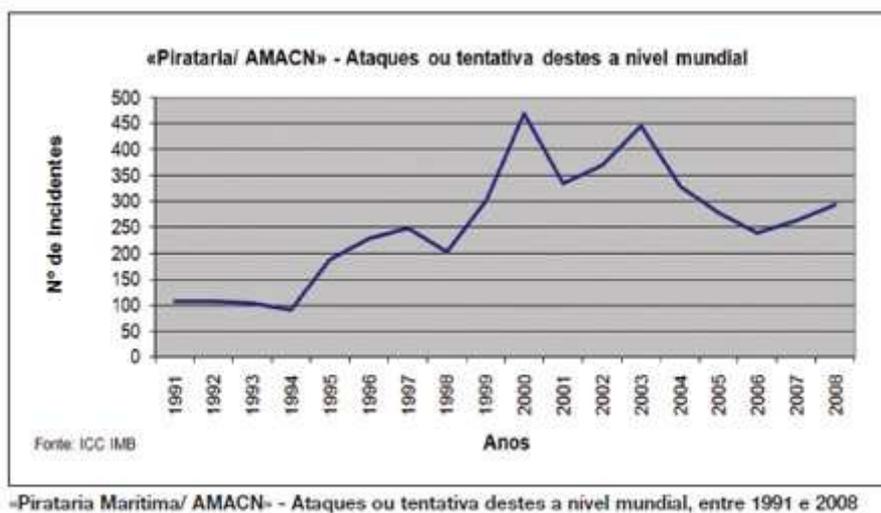
Recentes notícias sobre ataques piratas em diferentes partes do mundo são muitas: de acordo com os dados divulgados pelos relatórios do *International Maritime Bureau* (IMB), nos últimos anos houve um aumento do número de atos de Pirataria Marítima. Em 1997, a IMB registrou 252 incidentes, comparados aos 228 de 1996. A IMB em 1998 registrou 210 incidentes e em 2001, foram registrados 335 comparados aos 370 de 2002. De janeiro a junho de 2003, 243 ações de pirataria foram registradas pela instituição. Esses dados deixam claro o crescimento do número de ataques.

Este fenômeno está a tornar-se assim, num grande problema à 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 o lugar mais perigoso do mundo neste âmbito, essencialmente as águas da Indonésia, do Estreito de Malaca, da Malásia e do Estreito de Singapura. Em segundo lugar, em termos de periculosidade,

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 denominada por "Corno de 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.

Os capitães de navios costumam receber avisos da IMB para ficarem pelo menos a 100 milhas de distância da costa da Somália. Segundo o Centro de Registros de Pirataria da IMB, se um navio passar pelo local é “quase certo” o ataque pirata de milícias armadas.

Em termos gerais, e como se pode constatar no gráfico seguinte, 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, de acordo com o IMB, 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.

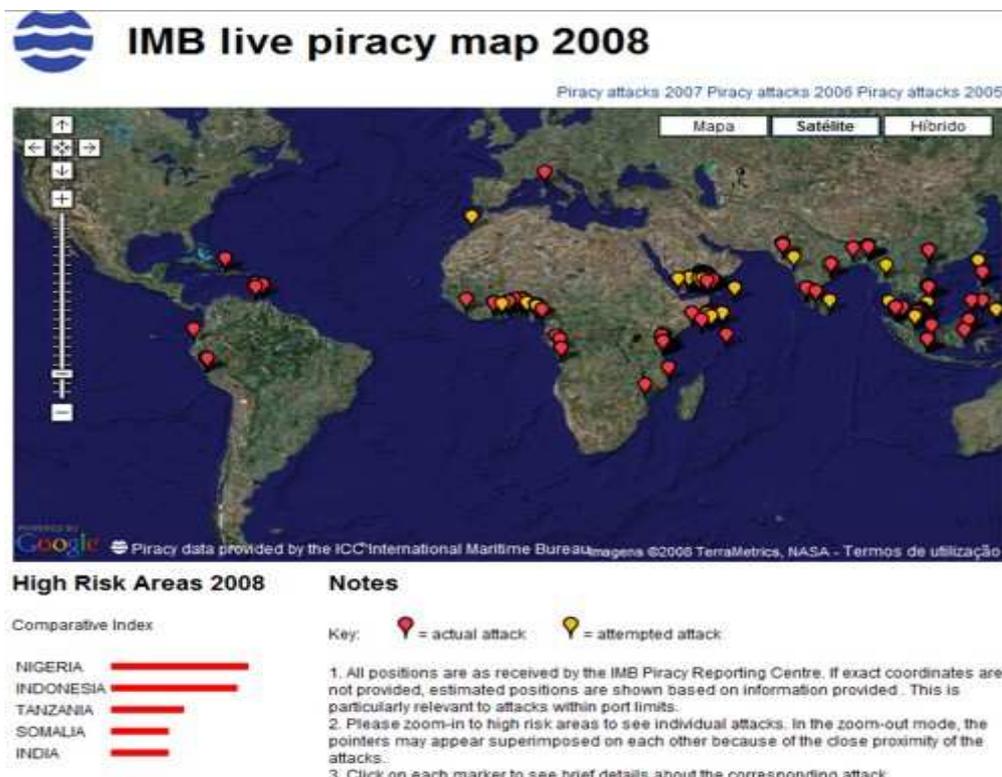


«Pirataria Marítima/ AMACN» - Ataques ou tentativa destes a nível mundial, entre 1991 e 2008

De acordo com os dados fornecidos pelo IMB, 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 Adem (GOA) e Mar Vermelho e 20 nas águas da bacia da Somália, tendo tido como resultado 9 navios seqüestrados e 178 elementos das respectivas tripulações 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 GOA, tendo resultado desses apenas 1 navio seqüestrado.

É de salientar ainda, o fato de que, na bacia da Somália, nos períodos compreendidos entre Dezembro - Março (monção de Inverno) e Junho - 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.

Os especialistas consideram que na Somália existem várias células de pirataria, normalmente constituídas por elementos do mesmo clã, que colaboram entre si. Encontram-se essencialmente distribuídas por duas regiões, *Puntland* a nordeste e *Mudug* no centro do país. Na primeira, os grupos mais importantes estão localizados no distrito de *Eyl*, existindo no entanto alguns mais a norte, que operam a partir de *Boosaaso*, *Qandala*, *Caluula*, *Bargaal* e *Garacad*. Os elementos destes grupos pertencem normalmente ao clã *Darrood*, actuam predominantemente na região do Golfo de Adem e trazem os navios sequestrados para a costa leste, entre *Eyl* e *Garacad*. Os piratas da região de *Mudug* pertencem normalmente ao clã *Hawiye* e actuam no Oceano Índico, partindo de *Harardheere*, e levam normalmente os navios sequestrados para perto de *Hoby*.



- Reportagem do site do jornal O Globo:

Mais de 130 navios mercantes foram atacados em 2008. Veleiro francês e navio-tanque norueguês foram libertados.

As águas da Somália, um paupérrimo país do Chifre da África sem governo central e cenário de uma guerra civil desde 1991, se converteram numa zona-chave para a pirataria mundial, e dezenas de navios foram atacados nessa área em 2008. Apesar do envio de navios de guerra à região, os ataques se multiplicaram ao longo dos 3.700 km do litoral somali. Navegando em lanchas rápidas lançadas a partir de "navios-mãe", os piratas, armados com kalashnikov, lança-foguetes ou lança-granadas ampliam constantemente seu raio de ação.

A pirataria nesta região já não tem mais nada a ver com a que era praticada nos anos 80, quando simples pescadores assaltavam os navios pesqueiros estrangeiros acusados de pescar ilegalmente nas águas da Somália. Os atos de pirataria nesta parte do mundo desapareceram quase totalmente no segundo semestre de 2006, quando os Tribunais Islâmicos controlavam com mão-de-ferro algumas regiões do centro e do sul da Somália. No entanto, os piratas voltaram rapidamente à ativa após a queda dos islamitas, no fim de dezembro de 2006.

Em 2008, os ataques se multiplicaram no golfo de Aden, por onde passa 12% do comércio marítimo e 30% do petróleo mundial. Mais de 130 navios mercantes foram atacados no litoral somali, o que significa um aumento de mais 200% em relação a 2007, segundo o Escritório Marítimo Internacional.

Ações

O mês de abril de 2008 foi marcado por diversas ações, entre elas os ataques do veleiro de luxo francês Le Ponant, com cerca de 30 pessoas a bordo, e do petroleiro japonês Takayama. Em setembro, os piratas invadiram o navio ucraniano Faina, que transportava armamento pesado como 33 tanques, sistemas de defesa antiaérea e lança-foguetes. O barco e sua tripulação só foram libertados em fevereiro, após 134 dias em poder dos piratas, mediante o pagamento de um resgate.

A operação mais espetacular continua sendo até hoje a captura do super petroleiro saudita Sirius Star, em novembro de 2007 no Oceano Índico. Os piratas precisaram de apenas 16 minutos para tomar este navio de 330 metros de comprimento, que

transportava dois milhões de barris de petróleo. O Sirius Star foi libertado em janeiro, depois do pagamento de um resgate. Seis piratas morreram quando a lancha onde estavam naufragou, junto com parte do dinheiro.

Libertação

A libertação do veleiro francês Tanit e de um navio-tanque norueguês marcaram uma nova etapa na série de atos de pirataria perpetrados nesta região. Capturado no golfo de Aden, o veleiro e quatro reféns, entre eles uma criança, foram resgatados pelo Exército francês. No entanto, um quinto refém, proprietário do barco e pai da criança, morreu na troca de tiros entre piratas e soldados, segundo o ministro francês da Defesa, Hervé Morin. O Bow-Asir, um navio-tanque norueguês capturado em março, também foi libertado, e os tripulantes estão sãos e salvos, anunciou o armador da embarcação, o norueguês Salhus Shipping.

A União Europeia disponibilizou uma força naval antipirataria para a região, assim como os Estados Unidos, que criaram uma força multinacional para proteger o tráfico marítimo. A China, o Japão e a Índia também enviaram navios de guerra.

Apesar de não estar entre os locais mais perigosos do planeta, o Brasil também não escapa. Até julho de 2003, cinco ataques foram registrados. A criação do Núcleo Especial da Polícia Marítima (NEPOM), em 1999, conseguiu reduzir o número de ocorrências na Baía de Guanabara de uma média de seis por ano para apenas uma. Há também um NEPOM em Santos, porém a idéia é ter oito desses núcleos espalhados pelo país.

As estatísticas sobre pequenos ou grandes assaltos nos portos do Brasil são precárias. Pesquisas dizem que nem todos os roubos a navios são informados à Polícia Federal. Essa é uma decisão dos armadores. Muitas vezes, os armadores preferem não comunicar o roubo.

CAPÍTULO IV

Métodos de prevenção e combate à pirataria

Devido a todos os ataques realizados pelos piratas modernos, houve a necessidade de métodos para combater esse tipo de ameaça, felizmente agora existem ferramentas e técnicas para evitar e se prevenir da pirataria. Estas ferramentas e técnicas variam desde ações da própria tripulação até sistemas tecnológicos.

4.1 – Técnicas para serem adotados a bordo

Os comandantes das embarcações mercantes devem estar cientes de todas as medidas preventivas possíveis que podem ser executadas a bordo. Os mesmos devem considerar como de fato importante desenvolver estratégias de precaução e combate à pirataria ou ao roubo armado, para que quando o seu navio estiver programado para entrar ou passar por áreas conhecidas por ataques violentos não haja nenhum tipo de problema. Eles deverão perguntar aos agentes locais ou correspondentes, a respeito da segurança em determinados portos ou áreas e analisar se há confiabilidade na autoridade oficial de segurança e nas firmas privadas de segurança.

De acordo com a regra 8 do capítulo 11 do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações (ISPS), o Comandante tem autonomia de decisão em relação à segurança e à proteção, não devendo ser impedido pela companhia, afretador ou qualquer outra pessoa, de tomar qualquer decisão, que de acordo com seu discernimento profissional ache necessária, mesmo sem aviso prévio, informando à Companhia após tomada a decisão. E ainda de acordo com esse mesmo Código, todo navio deve ter um oficial de proteção do navio, que significa ser a pessoa a bordo designada pela companhia, responsável, perante o comandante, pela proteção da embarcação incluindo a implementação e manutenção dos planos de prevenção do navio. É também o elo entre os funcionários da companhia e os funcionários portuários de segurança.

Para prevenir um ataque pirata, a tripulação deve:

- Manter as escadas recolhidas nos fundeadouros e no porto;
- Vigiar o navio e a carga, contando com a tripulação para comunicar ao Oficial de quarto qualquer atividade suspeita;
- Evitar conversar sobre a rota do navio ou da carga enquanto estiver no porto;
- Manter as vigias fechadas com grampos passados sempre que se ausentar, pois abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeitores;
- Manter o navio iluminado, principalmente o costado do lado no mar (quando no porto ou fundeado) e convés em toda extensão, usando refletores de grande potência, pois a má visibilidade dificulta a ação da fiscalização;
- Vasculhar o navio antes de partir do porto para conferir se não existem pessoas sem autorização a bordo;
- Instalar sempre que possível, uma linha telefônica que seja fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As autoridades do Porto mantêm um serviço permanente de combate á criminalidade, então pedir auxilio pelo telefone seria fácil. Não esquecendo de manter sempre o VHF no canal 16;
- Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus tripulantes encontrem-se ausentes. Isolar os meios de acesso ao navio, e também, os acessos às suas áreas internas criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle através do vigia ali postado; e
- Evitar engarrafamentos no transporte entre terminais.

A melhor defesa contra os ataques dos piratas é a evasão. É mais fácil evitar que os piratas subam no navio do que forçá-los a sair. No caso da aproximação de piratas a tripulação deve:

- Tomar medidas evasivas e tentar fugir dos ataques;
- Soar o alarme, usar as luzes do navio para iluminá-lo e fazer o que for possível para deixar claro para os piratas que eles perderam o elemento surpresa;
- Dar o alarme através de contato VHF - canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra já que a Polícia Federal depende do alarme antecipado;
- Usar medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecido jatos d'água contra áreas de abordagem; e
- A tripulação deve tentar se livrar dos ganchos ou cordas que os piratas utilizam para subir no navio. Entretanto, os especialistas não aconselham a tripulação a portar armas de fogo, porque a presença de armamento pode encorajar os piratas a responderem com violência.

Se os piratas conseguirem entrar no navio, a prioridade da tripulação é a segurança pessoal. A tripulação deve tentar manter o controle e encorajar os piratas a partir.

4.2 - Sistema de Rastreamento para Localizar Navios Atacados

Sistema de Rastreamento para Localizar Navios Atacados (SHIPLOC), é um sistema de satélite que permite que as companhias de navegação monitorem a posição do navio, sendo este muito útil se os piratas seqüestrarem ou roubarem o navio. Ele está de acordo com a convenção SOLAS XI-2/6 da IMO adotada durante uma conferência diplomática em dezembro de 2002, sobre sistema de alerta de segurança para navios. Esta conferência entrou em vigor em julho de 2004 e obriga que todo navio acima de 500 AB deve ser equipado com um sistema de alarme com o propósito de reforçar a segurança no navio. Este trabalho vem sendo feito pelo IMB (*International Maritime Bureau*) que tem trabalhado junto com CLS (*Collecte Localisation Satellites*) num sistema para rastrear o navio no mundo inteiro.

Este sistema possui um diminuto transmissor relativamente barato que pode ser oculto a bordo dos navios. Para sua própria segurança, a tripulação precisa não estar informada da existência ou localização do transmissor. SHIPLOC habilita o armador

monitorar a exata localização do seu navio, o único equipamento necessário é um computador pessoal com acesso a internet.

Como exemplo do sucesso que é esse sistema, o SHIPLOC foi fundamental na recuperação do navio tanque SELANYANG em junho do ano 2001 em que foi capturado.

As companhias podem também instalar cercas elétricas não letais, conhecidas como Secure-Ship, em volta do perímetro do navio, desde que ele não esteja carregando carga inflamável em navios tais como os navios tanque, as cercas têm sido adaptadas para uso marítimo e emprega 9000 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 (*International Maritime Organization*) sugerem que os navios sejam capazes de enviar sinais de socorro ou alarmes silenciosos, no caso de um ataque.

4.3 – Algumas operações utilizadas no combate a pirataria

A operação "*Allied Protector*"

Esta operação da NATO (Organização do Tratado do Atlântico Norte) representa a contribuição desta Organização, para o esforço que a comunidade internacional está efetuando, em prol do aumento da segurança das rotas comerciais marítimas na área do "Corno de África". Está é utilizada pela *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1), constituída por 5 navios de guerra, o N.R.P. "Corte Real" (Portugal - navio chefe), o HMCS "*Winnipeg*" (Canadá), o HNLMS "*De Zeven Provinciën*" (Holanda), o ESPS "*Blas de Lezo*" (Espanha) e o USS "*Halyburton*" (EUA). Esta força é comandada, desde 23 de Janeiro de 2009, pelo Contra-almirante português José Domingos Pereira da Cunha, tendo a cerimônia de tomada de posse ocorrido em *El Ferrol* - Espanha. O comando desta força naval vai alternando entre as várias nações que contribuem regularmente com navios para esta, como sejam Portugal, Alemanha, Holanda, Espanha, Polónia, Noruega, Dinamarca, Reino Unido e Estados Unidos. Esta força

marítima multinacional da NATO, constituída por navios de diversas nações aliadas, que treinam e operam em conjunto, tem-se mantido empenhada, quer na dissuasão das atividades de pirataria nesta região, quer na proteção da navegação mercante contra este tipo de ilícitos.

A SNMG1 tem sido normalmente empregue nas áreas do Atlântico e do Mediterrâneo, nas mais diversas missões e nos mais variados cenários de atuação, quer em situações de paz, quer de crise e conflito. É a primeira vez que esta força está destacada nas regiões do "Corno de África" e do sudeste Asiático, o que vem demonstrar a importância que a NATO está a atribuir ao combate à pirataria no Golfo de Adem. O emprego desta, no sudeste Asiático, tem também como objetivo reforçar os laços da NATO com alguns dos seus parceiros (Paquistão, Singapura, Austrália, etc.) nesta área do globo.



O navio chefe da SNMG1

A operação "*Allied Protector*" veio dar continuidade ao que já havia sido feito pela NATO durante a operação "*Allied Provider*", na qual participou a SNMG2, que decorreu entre 24 de Outubro e 12 de Dezembro de 2008 no Mar Árabe, e que permitiu assegurar a entrega de 30.000 toneladas de ajuda humanitária à Somália. Esta força foi constituída por navios das Marinhas italiana, grega, turca e britânica e teve como principal missão escoltar os navios mercantes de apoio ao "Programa Alimentar Mundial" da ONU, no fornecimento de alimentos para a Somália, tendo sido conduzida pelo *Allied Maritime Component Command* em Nápoles - Itália.

A operação "Atalanta"

Foi lançada formalmente, no dia 9 de Dezembro de 2008, contudo só teve o seu início no mar no dia 13 desse mesmo mês. Destina-se a combater a pirataria ao largo da costa da Somália e está a ser levada a efeito pela *European Union Naval Force* (EUNAVFOR), através da *Combined Task Force 465* (CTF 465). É a primeira operação marítima da União Europeia conduzida no âmbito da Política Europeia de Segurança e de Defesa. Tem como suporte as condições fixadas pelo direito internacional aplicável, nomeadamente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e as Resoluções 1814(2008), 1816(2008) e 1838(2008) do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). A operação "Atalanta" tem como objetivos:

- A proteção dos navios do "Programa Alimentar Mundial" que asseguram a ajuda alimentar para as populações deslocadas da Somália, nos termos do mandato definido na Resolução 1814(2008) do CSNU;

- A proteção de navios mercantes vulneráveis que navegam nas costas da Somália, bem como a dissuasão, a prevenção e a repressão de atos de pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios ao largo da costa da Somália, nos termos do mandato definido na Resolução 1816(2008) do CSNU.

O seu comando operacional em terra é assegurado pelo Contra-almirante *Phillip Jones*, da Marinha inglesa, no Quartel-General da NATO em *Northwood*, situado a noroeste de Londres, no Reino Unido. O comando da força no mar, no período de Dezembro de 2008 a 06 de Abril de 2009, esteve a cargo do Comodoro *Antonios Papaioannou*, da Marinha grega. O Capitão-de-Mar-e-Guerra *Juan Garat Caramé*, da Marinha espanhola, assumiu o comando da força em 6 de Abril último, assegurando assim o segundo período desta operação, perspectivando-se que no terceiro período seja a Marinha holandesa a assumir estas funções.

Contribuem para a CTF 465, navios e aeronaves de patrulha marítima de países como, o Reino Unido, a França, a Grécia, a Suécia, a Espanha, a Holanda, a Alemanha, a Bélgica entre outros.

CAPÍTULO V

COMBATE A PIRATARIA PELAS AUTORIDADES MARÍTIMAS

5.1 – International Maritime Organization (IMO)

Para preocupação de todos os marítimos, muitos ataques ao redor do mundo foram registrados. Desde que a IMO (*International Maritime Organization*) registrou o primeiro problema de pirataria moderna em 1983, muitos ataques ao redor do mundo foram registrados por ela, o total do número de incidentes de pirataria e roubo armado contra navios, registrados desde 1984 até ao final de 1999, foram de 1.395 casos. Essas ações vêm crescendo, fazendo com que os membros do Governo e organizações internacionais passem a se preocupar com as crescentes incidências de pirataria e roubo armado contra os navios em diversos portos do mundo.

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 a IMO de todos os ataques que ocorrerem.

Algumas delegações, tais como Brasil, Malásia, Indonésia, Filipinas, Índia e Tailândia participam de reuniões periódicas que a IMO realiza para a discussão do tema em questão com os membros do governo para assim suprimir e impedir a pirataria e roubo armado dos navios nos seus respectivos litorais. Essas reuniões recebem o nome de antipirataria. Eles realizam tais missões seguidas de seminários que promovem oportunidades para analisar este tipo de problema e discutir soluções que assim ajudem a reduzir o número de ataques havidos ao longo desses anos, através de promoções de cooperações regionais, tendo o objetivo de aumentar a consciência e intensificar os

esforços para enfrentar esse problema.

Frente às estatísticas do aumento crescente de pirataria, a IMO criou missões extraordinárias que são especializadas no combate à pirataria, estas missões discutem 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.

Exemplos dessas missões realizadas:

- 1) Em outubro de 1998, a primeira missão foi enviada aos países do Sudeste Asiático. Esta equipe da IMO foi constituída de representantes do Governo da Austrália, Reino Unido e Estados Unidos. Esta missão foi a primeira de uma série de outras.
- 2) Em outubro de 1999, uma similar missão foi empreendida no Brasil tendo sido conduzida em Brasília, para a Região da América Latina e o Caribe. Nesta missão foi discutida a seriedade e o crescimento do problema e a postura frente a segurança no mar e o meio ambiente marinho.
- 3) No segundo semestre de 1999, outra missão foi realizada a Oeste da África e foi seguida de seminários e “workshops” regionais. Estes seminários e “workshops” ocorreram em países selecionados, nos quais os ataques violentos contra os navios mercantes continuaram crescendo.

5.2 – Comitê de Segurança Marítima (MSC)

Em uma das missões da IMO, no seminário de Brasília, foi adotada uma resolução chamada de Comitê de Segurança Marítima da IMO (MSC), este comitê elabora relatórios de pirataria e os envia a membros de governos e organizações internacionais com o objetivo de dar assistência aos marítimos. Esses relatórios, que incluem nomes, descrições dos navios, posição, data e hora dos ataques efetuados ao navio, a tripulação ou a carga e ações tomadas pela tripulação e pelas autoridades costeiras, são transmitidos mensalmente, com boletins bimestrais e anuais.

Quando a IMO se deu conta de que na luta contra a pirataria e o roubo armado contra

navios, em alguns casos, o sinistro deixava de ser impedido, pois os tripulantes da embarcação não reconheciam os efetivos procedimentos que deviam ser tomados na prevenção à pirataria e também que, em outros casos, onde a detenção dos piratas havia sido feita, os países não tinham, estruturado, um arcabouço jurídico, necessário para uma adequada punição aos crimes cometidos. Havia 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.

Devido a estes fatos, 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. Houve então uma revisão das circulares publicadas pela IMO, orientando como lidar com a pirataria e o roubo armado, as quais foram adotadas em 1993, e o objetivo desta revisão foi tornar melhor a compreensão da diretriz.

Circulares que a IMO tem revisado:

- Circular MSC/ Circ.622/ Ver. 1 (Recomendações aos Governos para prever e reprimir os atos de pirataria e roubos à mão armada perpetrados contra navios). Esta circular tem como objetivo, como o próprio nome diz, fornecer recomendações para governos sobre prevenção e repreensão a pirataria contra navios, sugerindo possíveis contra medidas que poderiam ser empregadas pelos centros de coordenação de salvamento e forças de segurança. E agora também inclui um esboço de um acordo regional de cooperação na prevenção e repreensão dos atos de pirataria.
- Circular MSC/ Circ.623/ Ver.1 (Diretrizes para proprietários e armadores de navios, capitães e tripulações sobre a prevenção e repressão de atos de pirataria e roubos à mão armada perpetrados contra os navio). Como está implícito no próprio nome, esta circular fornece orientação para armadores, comandantes e tripulação na prevenção e repreensão da pirataria contendo medidas que poderiam ser tomadas em caso de ataque, para prevenir ou minimizar o perigo a tripulação e ao navio.

A IMO tem cooperado muito no combate à pirataria através dessas medidas, 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 a zero.

5.3 – Ações realizadas no Brasil contra a pirataria

As altas taxas de seguro marítimo impostas aos navios em trânsito no Brasil geraram uma pressão internacional sobre o Governo brasileiro. Isso forçou o Brasil a procurar providências em caráter emergencial.

5.3.1 – Atuação da Marinha do Brasil

No Brasil, a Marinha tem uma atividade de patrulhamento nas águas jurisdicionais que se compõe de mar, águas interiores e as que banham as ilhas oceânicas e fluviais, rios navegáveis, nacionais ou fronteiriços. No dia 6 de julho de 2004 entrou em vigor o Decreto Nº 5.129, o qual muda as regras de repressão a navios clandestinos, conhecida como Lei do Abate Naval. Com as novas regras, navios suspeitos de serem piratas, clandestinos ou até suspeitos de qualquer índole poderão ser interceptados pela Marinha, esta terá autorização para dar tiros de advertência quando as embarcações não atenderem o chamado das autoridades; depois da advertência, poderão ser feitos disparos de tiros diretos (tiros sem carga explosiva). O decreto autoriza o uso de cargas explosivas sempre e quando a embarcação clandestina responder com tiros. O objetivo não é afundar a embarcação, mas sim imobilizá-la para que seja inspecionada.

Todos os meios de PATRULHA NAVAL dos Distritos Navais da Marinha do Brasil deverão operar em dois ambientes distintos:

- Patrulhamento Oceânico que consiste no controle e proteção da área costeira, dos portos e instalações especiais (plataformas petrolíferas) e, muito mais que isso, envolve a proteção da AMAZÔNIA AZUL, respeitando tratados e convenções internacionais ratificados pelo Brasil.

- Patrulhamento Fluvial que envolve o controle e proteção das áreas internas do país, em rios afluentes (em todas as regiões), mas com maior atenção às áreas fronteiriças, como na Amazônia e no Pantanal Mato-Grossense.

Em ambas as situações, o Patrulhamento significa implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, como coibir contrabando, tráfico de drogas e armas, terrorismo, pirataria, etc.

5.3.2 – Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM)

Outra resposta do governo brasileiro foi a criação do NEPOM, atuando primeiramente nos portos do Rio de Janeiro e Santos. Em 1998 foi firmado um convênio entre o Comando da Marinha e o Ministério da Justiça, em que a formação profissional dos policiais federais ficaria com a Marinha e mais tarde transferida ao DPF.

Antes da criação do NEPOM o Brasil já era considerado um dos países com mais portos perigosos de acordo com as estatísticas. Os portos com maior incidência de roubos eram Santos e Rio de Janeiro.

A natureza do novo serviço, dificilmente compreendida por quem não tem conhecimento dos assuntos do mar, tem sido surpreendentemente bem incorporada pelos policiais dos Núcleos, em grande parte resultado do elevado moral, ânimo, dedicação e criatividade com que todos vêm trabalhando na execução do projeto. O papel do NEPOM não se limita evidentemente ao combate aos “atos de pirataria”, o NEPOM atua no enfrentamento à pirataria, na repressão e prevenção do tráfico ilícito de entorpecentes, do contrabando de armas, de crimes contra o meio ambiente, além do controle de imigração. O Núcleo tem também o objetivo de prevenir e reprimir crimes cometidos a bordo de embarcações e efetuar o apoio operacional para as investigações das delegacias especializadas em situações voltadas para o mar.

O funcionamento do NEPOM consiste em:

- Equipe de apoio dando suporte logístico, reforços às ações policiais e atividade de mergulho;

- Operações programadas para coibir ações ilícitas em ilhas, embarcações ou litoral de nossa área de atuação;
- Plantão em turnos de 24 horas, para atender qualquer chamado de emergência; e
- Patrulhas rotineiras, diurnas e noturnas, marítimas e terrestres, para a prevenção contra atos de intenção criminosa.

O NEPOM possui também o objetivo de prevenir e reprimir crimes cometidos a bordo de embarcações, principalmente atos de pirataria, através de funcionamento de prontidão e, em ação conjunta, de efetuar o apoio operacional (meio e pessoal treinado) para as investigações das delegacias especializadas, em situações voltadas para o meio marítimo, tais como: Crimes Ambientais (Núcleo de Meio Ambiente / DELEFAZ); Imigração Ilegal (DELEMAF); Contrabando e Descaminho (DELEFAZ); Tráfico Ilícito de Drogas (DELEPREN); e Contrabando de Armas (DELOPS/DELEFAZ).

Os policiais no NEPOM recebem formação especializada da Marinha do Brasil, estando habilitados na categoria de Tripulante de Embarcação de Estado, com formação profissional em marinharia, navegação e máquinas, além de realizarem cursos específicos de combate a incêndio, curso de abordagem, inspeção e vistoria ministrado pelo Corpo de Fuzileiros Navais e curso prático na Capitania dos Portos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através do que foi mostrado nesse trabalho, constatamos que a pirataria foi e ainda é um problema bastante relevante e merece total atenção dos marítimos e das autoridades competentes. Este assunto tem recebido maior destaque nos últimos anos devido ao fato de que de acordo com as últimas estatísticas feitas nos últimos anos, podemos ver que o ato de pirataria ainda é praticado. No entanto, autoridades marítimas como a IMO, estão tomando todas as precauções necessárias.

A atenção dada pela IMO e pelos governantes de vários países será o fator principal para um eficiente combate à pirataria e ao roubo armado. Havendo o apoio do governo nas ações práticas e administrativas, e principalmente havendo integração entre estas medidas, com investimentos do governo, diversos países conseguiriam diminuir seus índices de ataques. Resumindo, o que está faltando é um interesse maior dos países mais desenvolvidos nesse assunto, pois de certa forma há pouco interesse destes países por causa destes sinistros ocorrerem praticamente somente em regiões onde os países normalmente não possuem adequadas condições de vida para seus habitantes e uma bem estruturada polícia marítima.

Concluimos então que com essas medidas administrativas criadas pela IMO e seguidas pelas empresas de navegação, em muito se tem melhorado, pois estamos no caminho certo, sufocando cada vez mais as ações dos piratas, talvez até um dia acabando com esta atividade criminosa. No entanto, ainda há muito a melhorar no que se refere a combate a pirataria, ainda falta apoio dos países mais desenvolvidos aos menos desenvolvidos. Com certeza se estes países ajudassem com mais tecnologias, utilizassem os seus conhecimentos e ainda contribuíssem financeiramente, com certeza teríamos mares mais tranquilos precisando se preocupar apenas com a mãe natureza.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1154:o-regresso-em-forca-da-pirataria-maritima&catid=104:marinha-de-guerra&Itemid=293
2. <http://pt.wikipedia.org/wiki/Pirata>
3. <http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php>
4. <http://www.dpf.gov.br/centrais/nepom/nepom.htm>
5. www.mar.mil.br/egn/cepe/trabIndividuais/marinhaNovasAmeacas.pdf
6. <http://recantodasletras.uol.com.br/artigos/283117>
7. <http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL1081197-5602,00-LITORAL+DA+SOMALIA+E+CENTRO+DA+PIRATARIA+MARITIMA+MUNDIAL.html>
8. www.unodc.org/brazil/press_release_2005-04-27b.html
9. <http://viagem.hsw.uol.com.br/piratas2.htm>
10. http://pt.wikibooks.org/wiki/Piratas/Hist%C3%B3ria_dos_Piratas
11. <http://pessoas.hsw.uol.com.br/piratas2.htm>
12. SAFETY OF LIFE AT SEA 1978/1988/2004. IMO, Londres. Capítulo XI/2.
13. CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. Seção1, parte VII. MB-Hidrografia e Navegação.
14. **IMO anti-piracy missions to begin in October.** IMO News N°3,1998