

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

PIRATARIA MARÍTIMA

Por: Paula Lopes Sarmento

Orientador

CMG Rangel

Rio de Janeiro

2011

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

PIRATARIA MARÍTIMA

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 Nautica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Paula Lopes Sarmento

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 primeiramente a Deus, pois sem ele eu não teria chegado até aqui. Aos meus pais Nilo José e Denise por sua dedicação ao me cuidar. À minha irmã Luiza e às minhas avós Lygia e Neuza, que me proporcionaram lembranças muito boas até hoje. Agradeço também ao meu namorado Thiago, por seu amor, carinho e paciência. Aos amigos que fiz durante esses três anos, que farão muita falta. Finalmente, agradeço também aos funcionários da biblioteca, por toda a sua atenção e ajuda durante esses anos.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha família, por todo o carinho e cuidado que tiveram comigo, além do incentivo ao estudo. Dedico também a meu namorado, por sua ajuda e apoio nesta jornada.

RESUMO

Desde os primeiros relatos de navegação, a pirataria era tida como um ato ilegal. Há relatos, mesmo antes de Cristo, sobre piratas no Mar Mediterrâneo sendo considerados saqueadores. Esta atividade viria, mais tarde, ser exercida também com propósitos estratégicos, impedindo o avanço comercial de outras nações.

A partir do século XV – após a colonização do continente americano –, a pirataria foi progredindo até alcançar o seu auge no século XVIII, vindo seu declínio no início do século XIX.

Durante a década de 1980, esse problema ressurgiu e voltou a ameaçar o transporte marítimo mundial. Com a evolução desse meio de transporte e sua respectiva importância no comércio mundial, cargas de altos valores transportadas nos navios mercantes passaram a ser muito visadas, tornando a pirataria uma atividade muito lucrativa.

Assim, países de todos os continentes se reuniram para tentar encontrar uma solução, o que ocasionou num dilema, haja vista que a legislação diverge de um país para outro. Após os atentados do 11 de setembro, a debilidade na segurança dos transportes foi exposta, deixando claro que era necessária uma mudança na infra-estrutura dos transportes.

Desta maneira, a IMO (Organização Marítima Internacional), que considera a pirataria um problema internacional, criou o regulamento ISPS, implantando nos navios o sistema de identificação AIS. Regras do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) são mencionadas, com o objetivo de se conhecer alguns dos meios de prevenção.

Equipamentos, sistemas (como o SHIPLOC, por exemplo) e procedimentos vêm sendo criados para proteger a tripulação, o navio e a carga, mas, infelizmente, a evolução tecnológica também alcança os piratas, tornando os ataques cada vez mais difíceis de serem evitados.

Esta organização estabeleceu algumas regiões como propensas a ataques, como pode-se citar a costa africana, e cria medidas preventivas contra a pirataria levando em conta os contextos sociais dos países em que surge esta atividade. É importante que os organismos

internacionais colaborem nesse combate, independente das diferenças culturais e interesses político-econômicos.

Palavras-Chave: Pirataria, transporte, IMO, SHIPLOC, ISPS.

ABSTRACT

Since the first reports of navigation, piracy was regarded as an illegal act. There are reports, even before Christ, on pirates in Mar Mediterranean being considered plunderers. This activity would, at a later date, be exercised also with strategic intents, preventing the advancement of other nations.

From the 15th century - after the colonization of the American continent -, the piracy was progressing to reach its peak in the 18th Century. Its decline came at the beginning of the 19th Century.

During the 1980's, the problem resurfaced and returned to threaten the world shipping. With the evolution of this mean of transport and its respective importance in world trade, loads of high values transported in merchant ships began to be very targeted, making piracy a activity that is very profitable.

Thus, countries of all continents gathered to try to find a solution, which has resulted in a dilemma, since the legislation differs from one country to another. After the attacks of September 11th, the weakness in the security of transport was exposed, making it clear that we needed a change in transport infrastructure.

In this way, the IMO (International Maritime Organization), which considers the piracy an international problem, created the regulation ISPS, implanting the ships the identification system AIS. Rules of the International Code for the Protection of Ships and Port Facilities (ISPS) are mentioned, with the purpose of presenting some of the means of prevention.

Equipment, systems (such as the SHIPLOC, for example) and procedures are being created to protect the crew, the ship and the cargo, but, unfortunately, the technological developments also reaches the pirates, making the attacks increasingly difficult to be avoided.

This organization has established some of the regions as prone to attacks, such as the African coast, and it creates preventive measures against piracy taking into account the social contexts of the countries in which this activity appears. It is important for international

agencies to collaborate in this battle, regardless of cultural differences and political and economic interests.

Key Words: Piracy, transport, IMO, SHIPLOC, ISPS.

LISTA DE FIGURAS

Nº	TÍTULO	PÁGINA
1.	Mapa da <i>International Maritime Bureau</i> dos ataques de 2011 até início de julho.....	21
2.	Piratas somalis abordando o navio.....	22
3.	Piratas armados.....	22
4.	<i>Long Range Acoustic Device</i>	36
5.	Arma FEL.....	36
6.	Monitor de fogo automatizado.....	38
7.	<i>Crowd Control Munition</i>	38
8.	Espuma escorregadiça não letal.....	39
9.	Lançador menos letal.....	40
10.	Arma ofuscante.....	41
11.	Sistema de negação ativa.....	42
12.	Barco robô anti-pirata.....	43

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 – PIRATARIA MARÍTIMA	14
1.1- Conceito.....	14
1.2- Origem.....	16
1.3- História.....	17
CAPÍTULO 2 – PIRATARIA NO MUNDO CONTEMPORÂNEO	19
2.1- Ressurgimento da pirataria.....	19
2.2- Pirataria marítima no Brasil.....	24
CAPÍTULO 3 – COMBATE À PIRATARIA.....	25
3.1-Medidas da IMO.....	26
3.2-Operações.....	30
CAPÍTULO 4 – SISTEMAS ANTIPIRATARIA.....	33
4.1- Código Internacional para a Segurança dos navios e das Instalações Portuárias (ISPS Code).....	33
4.2- Sistema Navio Seguro (<i>Secure Ship</i>).....	34
4.3 – Sistema Shiploc (<i>Ship Localization</i>).....	35
4.4 – <i>Long Range Acoustic Device</i> (LRAD).....	35
4.5 – Arma FEL (<i>Free Electron Laser</i>).....	36
4.6 – Mangueira de incêndio.....	37

4.7 – Monitor de fogo automatizado.....	38
4.8 – <i>Crowd Control Munition</i>	38
4.9 – Espuma escorregadiça não letal.....	39
4.10 – Lançador menos letal.....	40
4.11 – Arma ofuscante.....	41
4.12 - Sistema de negação ativa.....	42
4.13 - Barcos robôs anti-pirata.....	43
4.14 – Sugestões.....	43
CAPÍTULO 5 – MEDIDAS DE SEGURANÇA NO BRASIL.....	45
5.1- NORMAM (Normas da Autoridade Marítima).....	45
5.2- A implantação do ISPS <i>Code</i> no Brasil.....	46
5.3 – O estabelecimento dos níveis de proteção do ISPS <i>Code</i> no Brasil.....	46
5.4 - O atual emprego da MB relacionado à proteção marítima.....	48
5.5 -Núcleo Especial da Polícia Marítima (NEPOM).....	51
ANEXOS.....	53
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	58
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	60

INTRODUÇÃO

Pode-se notar através dos antepassados que, há muito tempo, o mar vem sendo utilizado como principal meio de transporte. O comércio entre os povos, bem como o conseqüente desenvolvimento das nações, depende da navegação para que haja a troca de mercadorias e riquezas.

Desta maneira, visando o lucro ou o enfraquecimento político de um Estado, surgiu a pirataria marítima. Com o intuito de saquear navios, perturbar rotas marítimas alheias, ou mesmo fazer reféns e receber um alto resgate, a atividade pirata cresceu e passou a ser autorizada por certos governos.

Com a globalização e a liberação dos mercados, calcula-se que cerca de 90% das mercadorias transportadas no mundo são feitas por via marítima, o que provocou mudança no meio de abordagem dos piratas. Estes criminosos atualmente encontram-se providos de lanchas rápidas, armas automáticas e meios de comunicação com tecnologia mais avançada. Há aqueles cuja abordagem é feita à mão armada, objetivando não somente o roubo da carga, mas o dinheiro do cofre do comandante.

Assim, devido a grandes prejuízos e dificuldade por parte dos marítimos, é de extrema importância o combate à pirataria. Comitês e subcomitês vêm sendo realizados por organismos internacionais para elaborar um melhor método de prevenção contra esta atividade, e possível extinção da mesma.

Pode-se perceber por dados da *International Maritime Organization (IMO)* que os incidentes triplicaram nas últimas décadas, mas sofreram um declínio recentemente, devido à cautela nas travessias por parte das companhias de navegação, bem como às novas regulamentações e normatização de leis mais rigorosas criadas por órgãos mundiais. Governos têm cooperado também para manter a segurança nas rotas, e agências de fiscalização têm atuado em áreas de maior incidência da atividade pirata.

CAPÍTULO I

PIRATARIA MARÍTIMA

1.1– Conceito

Pirataria marítima é definida como um crime cometido a bordo de um navio, por uma pessoa ou grupo de pessoas que não são empregados por uma entidade governamental. Ela se faz por ataques ou invasões de barcos por um grupo de criminosos, denominados piratas. Piratas procuram bens e dinheiro de suas vítimas, e na maioria das vezes eles estão armados e perigosos. O termo “pirata” tem origem do francês *pirate*, de meados do século XV, e se aplica a um agente que realize roubo no mar, por conta própria, sem reconhecimento de autoridade.

Segundo a Convenção das Nações Unidas, artigo 101 sobre Direito do Mar de 1982, constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

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

- a) um 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 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;

III - Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b).

Pela definição, a pirataria ocorre fora das áreas sob a jurisdição do Estado, diferente do furto ou roubo armado contra navios. Ou seja, na ocorrência, de um ato contra a segurança do navio, sua tripulação, passageiros e/ou carga, durante o período de atracação do navio no porto ou fundeado na área do porto, não é, portanto, um ato de pirataria, pois está dentro de

uma área sob jurisdição de um Estado. Porém, em águas internacionais, como o Estreito de Málaca, ou em alto-mar, esses atos ilegais são considerados como sendo de pirataria.

No caso de a tripulação ter feito motim e assumido o navio, os atos de pirataria cometidos por aeronaves e/ou navios governamentais ou de guerra são tidos como cometidos por navios particulares e não são classificados como pirataria. O mesmo ocorre se essas ações forem cometidas para fins pessoais (HSC, art. 16; UNCLOS, art. 102). São envolvidos os requerimentos para os navios pirata e vítima e distingui-se pirataria e seqüestro, explicando os motivos de tomada de controle do navio pelos passageiros. Dois exemplos são os navios Português Santa Maria (1961), e na visão italiana, “Achille Lauro”¹ (1985), que não foram considerados atos de pirataria. O navio manterá sua nacionalidade – mesmo se tornando pirata – até que o Estado de bandeira o providencie (HSC, art. 18; UNCLOS, art. 104).

O artigo 22 da Convenção de Alto Mar (*Convention on the High Seas* – HSC) e o artigo 110 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (*United Nations Convention on the Law Of the Sea* – UNCLOS) permitem a visitação e subida a bordo de qualquer navio, de qualquer bandeira, sob certas condições, entre elas de haver pequenas suspeitas de a embarcação estar envolvida com pirataria. Se o navio não apontar atos que justifiquem a suspeita e/ou não for encontrada prova para tal, este deverá ser indenizado por quaisquer perdas ou prejuízos causados pela detenção (HSC, art. 22; LOSC, art. 110).

Somente navios ou aeronaves de guerra que sejam identificados como tal podem capturar navios piratas no mar (HSC, art. 19; LOSC, art. 105), ou, ainda, podem agir desta forma navios autorizados que estejam a serviço do governo (HSC, art. 21; LOSC, art. 107). Assim como a apreensão não-justificada, a captura, com razões inadequadas, acarretará na compensação das perdas e danos, que deverá ser feita pelo Estado da bandeira do navio de guerra (HSC, art. 20; LOSC, art. 105).

Sob o ponto de vista jurídico internacional, piratas podem ser julgados por qualquer Estado perante a corte do país o qual foram capturados, e o Estado pode determinar pelas suas leis as penalidades a serem impostas (HSC, art. 19; LOSC, art. 105). Isso acontecerá,

¹ Achille Lauro – Navio de passageiros, que abrigava entre estes, quatro terroristas supostamente pertencentes a uma organização conhecida como Frente de Libertação da Palestina (FLP). O caso ganhou repercussão mundial, devido ao incidente diplomático entre os governos italiano e americano. Sites de consulta: www.bbc.co.uk (visita recomendada), www.fas.org, www.ict.org.il, www.palestinefacts.org e www.zoa.org.

obviamente, de acordo com a lei de cada Estado, desde que este tenha competência para tal, segundo a legislação marítima internacional.

A Organização Marítima Internacional (IMO), no entanto, classifica também como ato de violência aos navios o roubo à mão armada, que, segundo ela, é definido por “qualquer ato ilegal de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação, inclusive ameaça, desde que não seja considerado um ato de pirataria, dirigido contra navios ou pessoas, dentro da jurisdição de um Estado, que corresponde a 12 milhas náuticas a partir da linha da costa”.

Assim, essas definições acabam causando celeumas, pois, se um ataque pirata ocorre dentro da jurisdição do Estado local, ele não é oficialmente considerado como um ataque pirata e a investigação do “roubo” caberá ao país local, que nem sempre tratará o processo penal com o devido rigor.

1.2 - Origem

O nome “pirata” foi utilizado pela primeira vez por Homero, um poeta épico da Grécia Antiga, em sua obra “A Odisséia”. Autor também de “Ilíada”, Homero usou o termo “*greco peirate*” (literalmente, ladrão do mar), para referir-se aos assaltantes armados que, tripulando barcos de combate, atacavam outras embarcações ou cidades litorâneas, a fim de capturar tesouros, víveres e escravos.

Os piratas devem ser diferenciados dos corsários (do espanhol, *corsário*, possivelmente uma derivação do latim medieval *cursarius*), porque, ao contrário dos piratas, os corsários – também chamados de corsos – realizavam uma caça autorizada aos navios mercantes de uma nação inimiga, fosse por missão ou carta de marca de um governo. A carta de corso, dada pelo rei do país, regulamentava benefícios como: ser membro da marinha do país; utilizar os portos do país que outorgava a carta; receber os mesmos suprimentos que os navios da marinha do país em questão; recrutar tripulação graças à autoridade dada pela carta.

Existiam também os bucaneiros e os flibusteiros. Os primeiros eram piratas dos séculos XVI e XVII que saqueavam principalmente o comércio espanhol através de suas colônias americanas. Eram colonizadores ilegais, expulsos do território espanhol, que se juntaram a escravos, desertores e antigos soldados prometendo vingança aos espanhóis. Instalaram-se principalmente nas Índias Ocidentais, como a Ilha de Tortuga, a qual oferecia um abrigo natural para barcos muito grandes.

Os flibusteiros, por sua vez, foram uma sociedade de foragidos, formada pelos bucaneiros que foram pra a Ilha de Tortuga e por “foras-da-lei” que ali impunham atos de violência. Assim, eram então uma mistura de piratas e bucaneiros que marcou a idade de ouro da pirataria nas Antilhas. Eles se auto-denominavam de “Irmãos da Costa”.

1.3– História

Na Antiguidade, desde pelo menos 735 a.C., a pirataria marítima foi praticada pelos gregos para roubo de mercadores fenícios e assírios, no intuito de conseguir metais preciosos e bens, além de fazer reféns para obter posterior resgate. O núcleo, inicialmente, estabelecia-se no Mar Egeu, onde a expansão comercial com o Ocidente estava crescendo. Posteriormente, os piratas do Mar Mediterrâneo passaram a ser usados pelos gregos em lutas contra Roma. Em troca, os gregos lhes davam uma parcela do que era saqueado. A pirataria popularizou-se de tal maneira que acarretou conflitos para grandes comandantes, como o general romano Pompeu e o conquistador Alexandre, "O Grande". No entanto, nenhum obteve êxito em sua missão. Mesmo no século I d. C., há relatos da destruição de uma frota romana por mil navios piratas, quando houve ataque ao Império Otomano (atual Turquia).

Na Idade Média a pirataria passou a ser praticada pelos Normandos. Estes atuavam principalmente nas Ilhas Britânicas, na França (já que a Normandia é uma região ao norte deste país), e no Império Germânico, embora chegassem até o Mediterrâneo e o Mar Morto através de muçulmanos e piratas locais.

O auge da pirataria ocorre, no entanto, entre os séculos XVI e XVIII, quando ela se dá principalmente no Oceano Atlântico, devido à chegada das grandes navegações. Essa é a chamada Época de Ouro da Pirataria, pois havia uma grande circulação de navios das colônias para suas respectivas metrópoles levando riquezas tais como: ouro, prata, rum, escravos e outros tipos de mercadorias muito valiosas na época.

Com o Tratado de Utrecht, em 1713, as guerras entre as potências européias acaba, pondo fim à pirataria oficial. Assim, os antigos corsários – que antes arriscavam suas vidas a fim de financiar os luxos de reis e rainhas – tornaram-se, então, piratas, atacando qualquer navio cuja carga parecesse rentável. Às vezes atacavam cidades ou mesmo navios de guerra,

caso o risco valesse a pena. Assim, os navios de mercadores tornaram-se os principais alvos dos piratas, que aumentaram exponencialmente suas riquezas nesse período.

Este ato furtivo tornava-se possível através do uso de barcos pequenos e velozes, mas que não continham grande poder de fogo além dos pesados canhões. Por este motivo, piratas preferiam o método de luta corpo a corpo com o uso de facas, espadas, machadinhas ou, ainda, algumas armas de fogo, pois isso intimidava a tripulação. Com o objetivo de chamar a atenção do alvo e aparentar algo inofensivo, há relatos de piratas que se vestiam de mulheres para atacar e dominar seus inimigos.

As riquezas saqueadas eram divididas igualmente de acordo com o risco que cada um encarara, e, ao chegar ao porto mais próximo, o pirata gastava o que conseguira com jogo de dados, bebidas e mulheres. No entanto, a vida a bordo, além de entediante, era caracterizada também pela falta de suprimentos e de água, acarretando, muitas vezes, no fato de o pirata beber sua própria urina. Em caso de naufrágio, por exemplo, o canibalismo era praticado entre os próprios náufragos a fim de dar continuidade à sobrevivência do grupo.

A invenção da máquina a vapor e de outras importantes tecnologias (como em armamentos), as quais eram muito caras e só poderiam ser empregadas pelos mais ricos ou monarcas, também tornou os navios à vela ou a remo obsoletos, criando desvantagem para os piratas. Foi então em 1856, com o Tratado de Paris, houve um fim oficial na atividade corsária, pois as regras definitivas estabelecidas por esta declaração para as relações marítimas transformaram qualquer roubo ou saque em alto-mar em crime.

CAPÍTULO II

PIRATARIA NO MUNDO CONTEMPORÂNEO

2.1– Ressurgimento da pirataria

Apesar da ocorrência de casos isolados dessa atividade, esta ficou praticamente extinta por mais de 100 anos quando, após o fim da Guerra Fria na década de 80, houve uma retomada dessa prática. Isso se deve à maior importância que as nações passaram a dar para as suas relações comerciais por via marítima, deixando a defesa do Estado menos segura por consequência da paz deste período. A rivalidade entre Estados Unidos da América e a antiga União Soviética também causou diminuição do patrulhamento dos oceanos.

Algumas das razões pelas quais houve um aumento da pirataria são:

- o corte no número de tripulantes nos navios, o que torna a atividade mercante mais lucrativa para as companhias de navegação. Tripulação menor significa menor capacidade de reação e menor vigilância constante do navio;

- precárias situações econômicas nas áreas propensas à pirataria devido à concorrência da pirataria com a atividade pesqueira, às perdas com o tsunami de 2004, e à não-unificação dos territórios das antigas colônias, com decorrente formação de grupos radicais e guerra civil. Tudo isso impulsiona muitos indivíduos a praticar esta atividade ilegal, a fim de alcançar melhores condições de vida. Na realidade, isto impede muitos governos de responder adequadamente aos relatos;

- em razão de maior atraso e aumento de custo, há comandantes de navios que deixam de denunciar os ataques e, às vezes, questionam a eficácia e integridade das autoridades locais.

O uso de tecnologia avançada, que antes causara declínio da pirataria, atualmente a favorece, pois os piratas utilizam motores potentes (chamados de voadeiras) e lanchas

pequenas velozes a fim de se aproximar do alvo, e isso possibilita um afastamento maior da região costeira e, portanto, maior área de atuação deles. Em ataques muito perto da costa, há ainda a utilização de canoas para o ataque, mas nos casos de maior afastamento dela, autoridades suspeitam que navios menores estejam trabalhando em conjunto com um maior, o qual carregaria combustível, suprimento e munição, tais como: revólveres, facas, fuzil FAL, AK-47, metralhadoras e até granadas e lança-foguetes (lança-rojões).

A tecnologia pode ser usada também para determinação dos alvos e planejamento do ataque: os piratas têm a sua base de operações em terra e monitoram a comunicação entre os navios e os portos. E eles não têm somente o propósito de ameaçar e roubar a tripulação, a qual é, em muitos casos, abandonada em ilhas ou feita de refém com o objetivo de lucrar com o resgate: há ocorrência também de transferência da população para um barco menor, enquanto os piratas partem com o navio maior e sua carga. Os piratas que roubam navios inteiros acham portos onde as autoridades não estejam tão atentas a essas atividades, e neles registram o navio com nome e identificação falsos, criando, assim, um navio fantasma para uso em atividades ilegais.

Em 2003, foram relatados 450 ataques, caindo para 300 em 2005. No ano de 2008, 38% dos ataques constados em todo o mundo aconteceram no “Chifre da África” (costa leste da África), onde ocorre 1/3 dos ataques piratas efetuados em todo o planeta. Houve um total de 11 incidentes nessa região no primeiro trimestre, 23 no segundo, subindo para 50 no terceiro e 51 no quarto trimestre. Concluem-se 135 relatos sobre pirataria até o fim de 2008, sendo 44 navios apreendidos e mais de 600 marinheiros raptados e detidos para resgate.

A área de maior incidência dos ataques é ocorre na Somália, Indonésia, Bangladesh e Golfo de Aden, este último sendo considerado rota vital para o comércio, pois liga o Oceano Índico ao Mediterrâneo pelo Canal de Suez e Mar Vermelho e é por onde passa todo navio que vem do Cabo da Boa Esperança ou que vai para ele. No golfo passam 22 mil navios mercantes por ano, mais de 8% da carga mundial e 12% de todo o comércio de petróleo do mundo e, por isso, hoje existem 20 navios de guerra de várias nacionalidades – como Inglaterra, França, Rússia, Estados Unidos e Japão – patrulhando a região, o que ainda é pouco perante a vasta região que deve ser vigiada. Por este motivo, a Organização Marítima Internacional (IMO) adverte a sociedade mercante internacional a passar a mais de 200 milhas da costa somaliana.

Em 2011, o primeiro semestre teve um resultado desagradável, com o crescimento de 36% dos ataques (total de 269) em relação ao mesmo período de 2010. Entretanto, embora as investidas fossem mais numerosas e arriscadas (como abrir fogo contra navio em mar com condições adversas), estas foram menos bem-sucedidas. Os piratas somalis foram responsáveis por quase 60% do total de ataques (ou 154 vezes) e, até o dia 30 de junho, 23 navios permaneciam de posse dos bandidos, sendo 439 tripulantes reféns – o que custou milhões de dólares para resgates. No mesmo período do ano anterior, foram somente 100 ataques por parte dos piratas somalis, mas com posse de 27 navios, diante dos 21 registrados no ano atual.

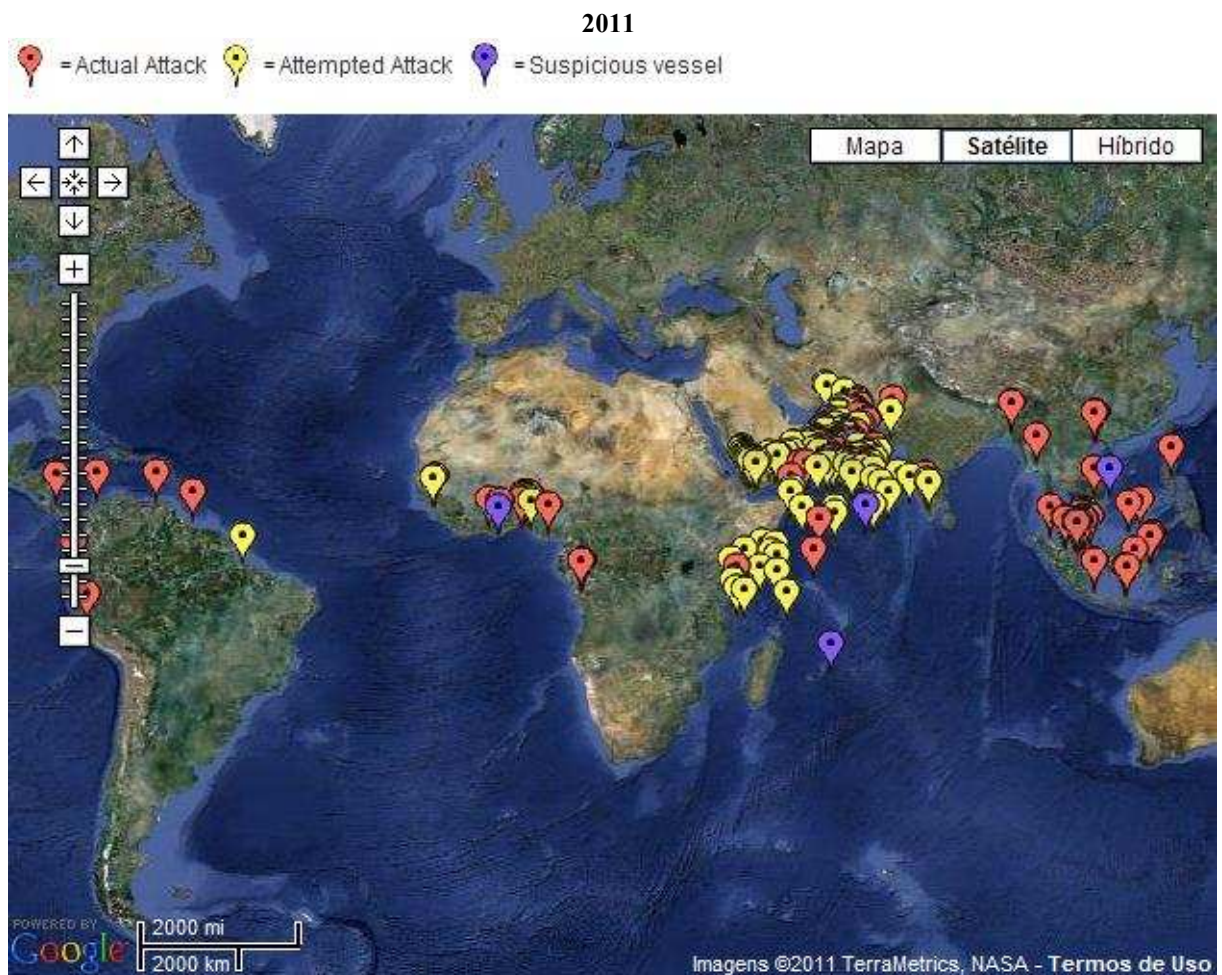


Fig. nº 1

Os piratas geralmente atacam à noite e a subida nos navios mercantes é feita através de garatêias, uma espécie de corda com guincho. A tripulação não percebe a rápida abordagem e o oficial encarregado do serviço de navegação se rende, dirigindo os piratas aos camarotes do comandante e da tripulação em busca de bens pessoais valiosos. Quando pedem resgate por

seqüestro, o valor varia geralmente de 1 a 2 milhões de dólares, cujo pagamento acaba por gerar um dilema: manter a segurança e vida da tripulação através do pagamento ou tentar agir direto na causa do problema, ou seja, na fome e pobreza da população? Segundo os armadores e donos de empresas de navegação, a segunda opção é a melhor, pois o dinheiro do resgate vem estimular a incidência de novos ataques.



Fig. nº 2



Fig. nº 3

Outras áreas afetadas, segundo a IMB, seriam: Índia, Malásia, Estreito de Málaca, Estreito de Singapura, Vietnã, Mar da China Meridional, Nigéria, Benin, Brasil, Peru, Venezuela, Haiti (Porto do Príncipe), mar da Arábia (Oman), Iraq, Oceano Índico (Moçambique, República das Maldivas, Madagascar e Seicheles). A IMO contabiliza cerca de 3.200 pessoas tomadas como reféns de piratas na última década, sendo 150 deles mortos.

A IMB ainda classifica a pirataria contemporânea em quatro tipos, que variam de acordo com a região de atuação e violência imposta:

1. “Pirataria asiática”: os navios são abordados e os piratas roubam dinheiro e objetos de valor. Não há grandes danos à tripulação, se esta não oferecer resistência. Usa-se o mínimo de força. Os ataques geralmente são à noite e não ocorrem em alto mar, mas no mar territorial de várias nações da região, como o Estreito de Málaca e os mares da Indonésia. Os piratas se aproximam do navio e, sem apresentarem perigo, sobem a bordo e roubam os pertences da tripulação. A complicação no combate se dá em áreas muito navegadas porque é difícil identificar os piratas se não há aparente perigo iminente.
2. Praticada na América do Sul e no oeste da África, os navios ancorados ou atracados são atacados por gangues armadas que usam da violência para gozarem seus lucros pessoais. Procuram costumeiramente: dinheiro, carga, objetos pessoais e equipamentos do navio; ou seja, são saques mais caros que os asiáticos. As características destes ataques incluem: alto grau de violência por parte dos criminosos armados quando a bordo do navio e certo planejamento aos ataques.
3. Tem um caráter político e militar: é um ataque terrorista no mar. Levando em consideração as consequências se isso ocorrer em navios petroleiros, de gás e químicos, é de extrema importância a supressão de ataques com estes fins.
4. Existente no sudeste da Ásia e na costa de alguns países africanos, este tipo é uma forma violenta de pirataria, onde há o seqüestro de navios e tripulantes e o roubo de grande parte da carga. Os piratas são fortemente armados, chegando, às vezes, a matar friamente, o que lhes é característica.

2.2– Pirataria marítima no Brasil

Desde a colonização, a costa brasileira foi tomada por piratas que vinham em busca de pau-brasil, algodão, pimenta, raízes e escravos indígenas. Os mais famosos foram dois corsários: o inglês Thomas Cavendish e o francês René Duguay-Trouin. O inglês atacou da cidade de Santos (no dia do Natal) até São Vicente, roubando, saqueando e destruindo tudo.

A esquadra francesa, por sua vez, atacou o Rio de Janeiro em setembro de 1711, adentrando o porto da cidade facilitada por uma espessa neblina que a encobria. O capitão Duguay, em seus 61 dias no local, não precisou tomar medidas agressivas, já que as autoridades e moradores colaboraram em troca de não perder suas vidas. Partiu após o resgate ser pago com ouro, gado e açúcar.

Na Região Norte do país, a união dos rios Amazonas e Pará, ao largo da Ilha de Marajó, também é uma região afetada, bem como a Baía de Guanabara (Rio de Janeiro) e o Porto de Santos (São Paulo), na Região Sudeste.

Em 2008, com quatro ocorrências de piratas, o Brasil entrou na lista de países potencialmente arriscados, embora tenha havido uma queda no número de ataques em Santos. Segundo a *International Maritime Bureau* (IMB), os piratas que atacam o país preferem fazer reféns através do uso de armas de fogo.

Ainda na América do Sul, Caribe, Venezuela, Peru e Colômbia também são visados, ainda que nada seja comparado à situação presente na África e na Ásia.

CAPÍTULO III

COMBATE À PIRATARIA

Com os atentados de 11 de Setembro de 2001, o ataque ao Petroleiro “Limburg” frente à costa do Iêmen (outubro de 2002) e as bombas colocadas no Trem de Madri (março de 2004), a vulnerabilidade da infra-estrutura do transporte mundial ficou muito clara. O mar, sendo a maior parte do planeta, é difícil de ser totalmente protegido de um eventual ato terrorista, já que organizações deste tipo são clandestinas e extrajurídicas, cujos financiadores não podem ser identificados facilmente.

Assim, a Organização se preocupa em prever o tipo de meio de transporte que será utilizado no próximo ataque, já que, no caso do terrorismo marítimo, o controle e fiscalização são um real desafio devido ao ambiente problemático. Depois da adoção da Convenção Internacional para Supressão do Financiamento do Terrorismo para a ONU, em 1999, decidiu-se manifestar reclamação contra as organizações terroristas, e não contra os terroristas em si se forem presos, porque os membros desses grupos não dispõem de recursos pessoais para cobrir os danos infligidos.

Há indivíduos, contudo, que ainda confundem pirataria e terrorismo, mas é importante saber que eles diferem-se por seus objetivos e causas, definidos no artigo 101 da CNUDM de 1982. Segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a pirataria ocorre fora da área de jurisdição de um Estado, ou seja, além das 12 milhas náuticas. O terrorismo, por sua vez, provoca o máximo de dano possível para chamar a atenção a uma causa, em contraste com a maior discricção dos piratas e a necessidade de dano somente para alcançar seus objetivos. O que assemelha esses dois atos ilícitos são as táticas de ataques e seqüestros de navios, além de outros aspectos e particularidades como pobreza, instabilidade política e nas fronteiras entre Estados.

A consequência de um ataque terrorista seria a desorganização do comércio mundial. Sendo 80 a 95% do comércio global transportado por navios, com uma frota de 120 mil navios e cerca de 2800 portos no mundo inteiro, é impossível que as autoridades e alfândegas consigam controlar tudo. Tem-se como solução a criação de uma força multinacional entre as

Marinhas e Aeronáuticas, as quais agem nos lugares onde há maior incidência de pirataria e distribuem melhor as riquezas entre países, a fim de diminuir as diferenças.

Para prevenir um ataque pirata, aconselha-se também à tripulação:

- evitar conversar sobre a rota do navio ou da carga enquanto estiver no porto;
- manter vigilância constante em áreas propensas à pirataria; e
- vasculhar o navio antes de partir do porto para conferir se não existem pessoas sem autorização ou clandestinos a bordo.

3.1 – Medidas da IMO

Em outubro de 1992, a IMO criou o “Centro de Informação da Pirataria (RPC)”, que é um serviço gratuito para o marítimo, com sede em Kuala Lumpur, na Malásia, e o qual funciona durante 24hs por dia, todos os dias do ano. Este centro de notificação de atos de pirataria é financiado por doações das companhias de navegação e das de seguro, sendo prestado ao navio de qualquer proprietário ou bandeira de registro.

O principal objetivo da RPC é servir como o primeiro contato do comandante que tenha sofrido um real ataque, ou mesmo tentativa e suspeitas de um. A RPC ajuda também a sensibilizar o comandante, o armador, as companhias de seguros e outros a respeito das áreas de alto risco de ataques e dos portos associados à mão armada a bordo de navios. Entre as responsabilidades do Centro, estão:

- a) Notificar as Agências de Segurança Locais sobre os atos de pirataria e roubos à mão armada cometidos no mar;
- b) Localizar os navios seqüestrados e recuperar as cargas subtraídas;
- c) Colaborar para que os piratas sejam julgados pelos seus crimes;
- d) Prestar ajuda aos proprietários e às tripulações dos navios que tenham sido atacados; e
- e) Comparar as informações sobre os ataques que aconteceram ao redor do mundo.

Após a criação da RPC e com o crescente número de ataques de piratas, a IMO resolveu tomar outras medidas. Desde 1998, ela vem pondo em prática um projeto a longo

prazo contra a pirataria, cuja primeira fase consiste em seminários e workshops² aos representantes governamentais dos países cenário do problema. A segunda fase prevê avaliações e missões de acesso e intervenção em regiões estratégicas.

No entanto, o meio mais eficaz de se resolver o problema é agindo diretamente na causa dele, ou seja, promovendo medidas em terra nos países que o causam. Desta maneira, a IMO deve estabelecer políticas regionais às nações signatárias, como modificação nos sistemas e códigos de segurança, sejam eles mandatórios ou não. Certos países, capazes de prover navios de guerra, ajudam no patrulhamento marítimo e aéreo no Golfo do Áden e oeste do Índico, além de levar os recém-criados “*Maritime Rescue Coordination Centres*” para Mombasa e Dares Salaam, pontos estratégicos no combate a ataques piratas.

Como assistência aos navios, mensalmente são publicados pela IMO informativos com nome e descrição dos navios atacados, posição e hora do ataque, consequências à tripulação, ao navio e à carga, e atitudes tomadas pela tripulação e pela guarda costeira. Há, ainda, sumários trimestrais, semestrais e anuais destes incidentes.

O Comitê Judiciário da IMO organizou também um informe detalhado em seu 83º período de sessões em outubro de 2001 e começou uma revisão da convenção SUA (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*) como questão majoritária do seu programa de trabalho durante os dois anos seguintes, com a preocupação principal de que os responsáveis por atos de piratas e terroristas não escapassem das punições.

Além de proteger a tripulação, os marítimos e passageiros, e as rotas do Golfo do Aden, a IMO tem a necessidade de assegurar a entrega de material humanitário à Somália devido ao Programa Mundial de Combate à Fome (*World Food Programme*). Portanto, visando garantir a segurança do transporte marítimo mundial e preservação do ambiente marinho, esta organização adotou algumas diretrizes para os governos que fazem parte dela:

² Um workshop é uma reunião de grupos de pessoas interessados em determinado projeto ou atividade para discussão sobre o que lhes interessar e somente pelo que eles quiserem sem necessidade de discussão. É diferente de palestra. Site de consulta: <http://pt.wikipedia.org/>

- MSC/ Circ. 622/ Ver. 1 – fala sobre a necessidade dos organismos governamentais reunirem estatísticas precisas sobre os atos de pirataria e roubos à mão armada contra navios. Sugere a elaboração de Planos de Ação pelos países para prevenir ataques e lidar com qualquer tipo de poluição resultante de um ataque. Também fala sobre a criação de um centro tático operacional de controle de incidentes, combatendo o tráfico de drogas e o terrorismo. Todos os ataques ou tentativas de ataque devem ser reportados aos organismos de segurança locais.

- MSC/ Circ. 623/ Ver. 1 – é direcionada aos armadores e proprietários de navios; relata as medidas a ser tomadas para a redução dos riscos de sofrer um ataque, a necessidade de notificar os ataques às autoridades do Estado costeiro onde ocorreu o ataque propriamente dito e a administração marítima da qual o navio depende. Informa que as reduzidas tripulações nos navios mercantes também constitui um fator que favorece ao ataque.

- MSC. 1/Circ.1333 – são recomendações aos governos quanto à prevenção e repressão à pirataria e roubo à mão armada contra navios. Sugere possíveis medidas de contenção que podem ser empregadas por Centros de Coordenação de Resgate (RCC) e forças de segurança. Inclui também um projeto de acordo regional de cooperação para prevenir e reprimir os atos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios. O sucesso da operação antipirataria nos países do Estreito de Málaca e de Singapura, chamado de ReCAAP³, é um bom exemplo de como esse acordo, concluído em novembro de 2004, funcionou. Ele conta com a ajuda de 16 países asiáticos e, para colaborar com o êxito da operação, criou-se o ISC (*Information Sharing Centre*) para facilitar o acesso às informações úteis sobre ataques e acontecimentos importantes. Devido ao bom resultado, a IMO pretende aplicar esse processo em outros locais.

- MSC. 1/Circ.1334 – guia para armadores, operadores de navio, comandantes e tripulações, que sugere medidas a ser usadas para evitar ataques a bordo, ou, caso venham a ocorrer, minimizar o perigo para a tripulação, a carga e o navio. Conclui-se então que esta circular também trata sobre a prevenção e eliminação dos atos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios.

Nota-se que a pirataria e o roubo à mão armada contra navios são tratados pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC), bem como pelo Comitê de Facilitação. Em novembro de

³ *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, ou Acordo de Cooperação Regional sobre Combate à Pirataria e Roubos à Mão Armada contra Navios na Ásia

2001, a assembléia da IMO adotou o Código de Boas Práticas com o objetivo de investigar os crimes de pirataria e roubos à mão armada contra navios (Resolução A.922 (22)), além de medidas para impedir a matrícula dos navios fantasma (Resolução A.923 (22)).

Entretanto, no período de 27 de maio a 5 de junho de 2009, foi realizada uma reunião na sede da Organização, em Londres, para a Sessão do Comitê de Segurança Marítima (MSC) da IMO em sua 86ª sessão. Apesar dos esforços concentrados da comunidade internacional, liderada pela IMO, a continuação dos seqüestros e ataques a navios ao largo da costa da Somália e no Golfo de Aden aumentou e o número de atos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios notificados à Organização ocorridos em 282 (em 2007) a 306 (2008), representando um aumento de 8,5%. Nos primeiros quatro meses de 2009, 157 incidentes foram reportados a IMO. Analisando esses dados, o MSC atualizou recomendações e incluiu um novo anexo: “sobreviver como um refém”. Este segue as orientações da ONU e é indicado aos marítimos, inclusive marinheiros e pescadores.

O MSC, ainda, aconselha o não uso e porte de armas de fogo, ainda que para a proteção, já que os marítimos são civis e não têm treinamento especial para isso. O uso inadequado destas pode provocar acidentes como ferimentos, incêndios e explosão a bordo, e o porte de arma por um tripulante acaba por se tornar um atraente alvo para o pirata. Ressalta-se, porém, que a questão do porte compete ao Estado em consulta com seus respectivos armadores, empresas e navegantes que estão sob a jurisdição deste. Compete a ele decidir a utilização de militares, a necessidade de transportar um pessoal de segurança armada ou de usar agentes de aplicação da lei. Esses indivíduos estariam autorizados pela bandeira do Estado a transportar armas com a finalidade de prover segurança ao navio.

Em 2009, o MSC também propôs alterações à Resolução A.922 (22):

- a) Aprovou-se o Código de Prática para a Investigação dos crimes de pirataria e roubos à mão armada contra navios definidos em anexo a presente resolução;
- b) Convida-se aos governos interessados a cooperarem em prol da segurança da vida humana no mar e a proteção do ambiente, aumentando seus esforços para reprimir e prevenir atos de pirataria e assalto à mão armada contra navios; e a desenvolver, conforme apropriado, acordos e procedimentos para facilitar a cooperação na aplicação eficaz e medidas eficazes para impedir atos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios;

c) Incentiva-se a aplicação, por parte dos governos, das disposições dos instrumentos internacionais destinados a melhorar a segurança da vida humana no mar e da prevenção e repressão dos atos de pirataria e assaltos a mão armada contra navios;

d) Solicita-se ao Secretário-Geral para que esta resolução e, em anexo, o Código de Práticas para a investigação dos crimes de pirataria e roubos à mão armada contra navios, tenha a atenção dos países membros das Nações Unidas e outras organizações internacionais interessadas, para fins de informação e ações adequadas;

3.2 – Operações

a) Operação “*Allied Protector*”

Operação da NATO (*North Atlantic Treaty Organization*) que mostra que a comunidade internacional está colaborando para aumentar a segurança das rotas comerciais marítimas na área do "Chifre da África". Nesta área, está sendo utilizada a *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, cuja cerimônia de tomada de posse ocorreu em *El Ferrol*, na Espanha. Essa força naval tem o comando alternado entre as várias nações que contribuem regularmente com navios para esta operação, como Portugal, Alemanha, Holanda, Espanha, Polônia, Noruega, Dinamarca, Reino Unido e Estados Unidos. Esses navios treinam e operam em conjunto de maneira empenhada na dissuasão das atividades de pirataria nesta região e na proteção da navegação mercante contra este tipo de ilícitos.

A SNMG1 tem sido normalmente empregada 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 "Chifre de África" e do sudeste Asiático, o que vem demonstrar a importância que a NATO está atribuindo ao combate à pirataria no Golfo de Aden. O emprego da operação 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.

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 Árábico, e 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.

Em 29 de Março de 2009 ocorreu uma situação inédita até esta data, o navio de guerra FGS "*Spessart*", reabastecedor alemão que dá apoio logístico às forças multinacionais que operantes no Golfo de Aden, foi atacado, possivelmente por engano, com disparos de arma por um esquife com 7 piratas a bordo, à cerca de 85 milhas a norte de *Boosaaso* - Somália. O navio alemão, numa ação de legítima defesa, respondeu aos disparos, o que fez com que o barco se colocasse em fuga. O FGS "*Spessart*" foi em sua perseguição e informou a força do sucedido. O navio holandês HNLMS "*De Zeven Provinciën*", que se encontrava à cerca de 50 milhas de distância, foi em seu auxílio numa tentativa de capturar os piratas, ao mesmo tempo que os helicópteros da fragata espanhola SPS "*Victoria*" e do navio de assalto anfíbio americano USS "*Boxer*" se aproximaram do local. Estas aeronaves localizaram o esquife suspeito e obrigaram-no a parar, tendo para tal sido necessário o helicóptero espanhol disparar por 2 vezes tiros de aviso. Tanto o barco quanto os 7 piratas foram colocados sob custódia do navio alemão FGS "*Rheinland Pfalz*".

Pouco tempo depois, na tarde do dia 1 de Maio de 2009, a fragata portuguesa N.R.P. "Corte Real" recebeu um pedido de ajuda do petroleiro M/V "*Kition*", de pavilhão das Bahamas, que se encontrava a ser alvo de um ataque de piratas, a 100 milhas da costa norte da Somália, no Golfo de Aden. O navio da fragata, que navegava a cerca de 20 milhas do local, foi imediatamente ao auxílio do outro, fazendo decolar prontamente o seu helicóptero *Lynx* em direcção ao último, para investigar este seu pedido de ajuda. A aeronave do N.R.P., ao aproximar-se do local, detectou o esquife com os piratas, o qual, devido à presença desta, abortou o ataque e fugiu em direcção ao seu "navio-mãe". O "Corte Real" dirigiu-se, então, para este navio, enviando uma equipe de fuzileiros a bordo deste, tendo como consequência a apreensão de diversas armas, RPG (*Rocket Propelled Grenade*) e explosivos. Esta

embarcação tinha 19 piratas a bordo, os quais não foram detidos por não existirem atualmente ferramentas jurídicas que possam ter como consequência o seu julgamento.

b) Operação “Atalanta”

No dia 9 de Dezembro de 2008, esta operação foi lançada formalmente, porém só teve seu início no mar no dia 13 do mesmo mês. É destinada ao combate à pirataria ao largo da costa da Somália e está sendo 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. Está prevista uma duração de 12 meses e 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 alimentícia para as populações carentes da Somália, nos termos do mandato definido na Resolução 1814(2008) do CSNU;
- A proteção de navios mercantes vulneráveis que navegam na costa da Somália, assim como a dissuasão, a prevenção e a repressão de atos de pirataria e dos roubos 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, assegurando, assim, o segundo período desta operação, e esperando 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 IV

SISTEMAS ANTIPIRATARIA

Considerando o risco constante que tem inviabilizado o uso de algumas das rotas marítimas mais importantes do mundo, adotou-se como resposta um abrangente sistema de segurança internacional. Armadores e exportadores, seja em função da carga ou do navio e de seus tripulantes, têm utilizado a alta tecnologia como forma de amenizar danos ao mercado mundial através de dispositivos aplicados a bordo, sejam eles mandatórios ou não em relação às diretrizes internacionais de segurança.

4.1 - Código Internacional para a Segurança dos navios e das Instalações Portuárias (ISPS Code)

À convenção SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) adotou-se uma nova emenda que estabelece o novo código internacional para a segurança dos navios e das instalações portuárias (ISPS Code). O capítulo (XI-2 do SOLAS) é destinado aos navios de passageiros e de carga com arqueação bruta maior ou igual a 500 toneladas e inclui também plataformas de perfuração, assim como instalações portuárias que prestam serviço aos navios que efetuem viagens internacionais.

O código é dividido em duas seções. A seção “A” comenta os procedimentos detalhados sobre a proteção destinada aos governos, às autoridades portuárias e às companhias de navegação. Já na seção “B” há uma série de diretrizes sobre o problema e como combatê-las.

O ISPS Code estabeleceu novas exigências de segurança, abrangendo navios e instalações portuárias de todo o mundo. A principal preocupação é impedir o acesso de pessoas não autorizadas aos navios de carga e de passageiros, e às instalações portuárias; combater a introdução de armas e de artefatos incendiários ou de explosivos que possam vir a

ser utilizados por meio de ações terroristas e sabotagens naqueles locais; realizar a divulgação de alarme em caso de ameaças à segurança marítima e portuária; e prover o treinamento contínuo dos recursos humanos envolvidos.

Em resumo, as medidas adotadas e as recomendações contidas no código implicam:

I - Para os navios:

- prover a avaliação de segurança de todos os navios;
- definir os níveis de segurança do navio; e
- elaborar o Plano de Segurança do Navio.

II - Para as companhias de navegação:

- instituir o Encarregado de Segurança da Companhia (CSO - Company Security Officer).

III - Para as instalações portuárias:

- prover a avaliação de risco das instalações portuárias;
- elaborar o Plano de Segurança das Instalações Portuárias; e
- instituir o Encarregado pela Segurança de cada Instalação Portuária (PFSO - *Port Facility Security Officer*);
- aplicar os níveis de segurança definidos.

4.2 - Sistema Navio Seguro (Secure Ship)

Consiste em uma cerca elétrica posta em volta da borda falsa do navio com uma tensão de 9000 volts. É um sistema muito recente usado pelos armadores e é semelhante às cercas usadas nos muros das bases militares de todo o mundo para evitar a entrada de intrusos. Uma vez que o intruso entre em contato com a cerca, recebe um choque elétrico não letal que

o obrigará a abortar a tentativa de subir a bordo do navio mercante atacado. O contato ativa um alarme no passadiço e acende diversos projetores ao longo do navio, fazendo tocar uma sirene de alerta de grande intensidade.

O problema desse sistema é a fixação das cercas elétricas em torno de navios petroleiros e gaseiros, tendo em vista o risco de explosão caso acontecesse um curto-circuito a bordo.

4.3 - Sistema Shiploc (*Ship Localization*)

Esse sistema consiste em monitorar o navio 24 horas por dia em qualquer parte do mundo através de um único computador com acesso a internet. O monitoramento é feito via satélite e indica a posição exata do navio. É usado pelos armadores, pois, além de confiável, é bastante econômico.

O sistema contém um botão de alerta silencioso que qualquer membro da tripulação pode ativar em caso de perigo. A ativação permite o envio de um sinal de socorro para o armador, para a IMB, e para as autoridades competentes, não sendo este sinal detectado por ninguém a bordo, nem pelos navios nas redondezas. Os dados poderão ser acessados via internet no site do Shiploc ou com um software dedicado.

O sistema de Localização do Navio está de acordo com a convenção SOLAS adotada pela IMO em dezembro de 2002, no que diz respeito ao sistema de alerta de segurança dos navios (*Ship Security Alert System*). Esse regulamento exige que todos os navios com uma arqueação bruta superior a 500 toneladas estejam equipados com esse sistema de alerta desde junho de 2004.

4.4 - Long Range Acoustic Device (LRAD)

Foi desenvolvido após o ataque em outubro de 2000 ao navio de guerra USS Cole. É considerada uma arma não letal, utilizada para evitar que pequenas embarcações se aproximem sem autorização. O equipamento tem alcance de 300 metros e emite um som direcionado que pode, no seu volume máximo, atingir cerca de 150 dB por metro, sendo

suficientemente alto para causar danos irreversíveis à audição do homem, já que o limiar da dor se situa entre os 120 e os 140 dB.

Esse sistema pode falhar, pois o uso de protetores auriculares pode minimizar os efeitos desse equipamento, provocando a invasão dos piratas no navio em questão.



Fig. nº 4

4.5 – Arma FEL (*Free Electron Laser*)



Fig. nº 5

O FEL (*Free Electron Laser*) é um projeto desenvolvido há algumas décadas pela Marinha americana e concebido para abater mísseis inimigos. Apesar de ser capaz de abater alguns alvos à curta distância, ainda está pouco desenvolvido.

A novidade é que a marinha demonstrou recentemente um injetor capaz de produzir os elétrons necessários para alimentar um laser de classe megawatt, ou seja, uma arma super potente e capaz de abater instantaneamente qualquer alvo. Criar um feixe de energia laser de alta capacidade destruidora é algo bem diferente do que se vê.

Nesse aspecto, o FEL abandona a tecnologia mais tradicional de cristais – bem como o uso de químicos encontrados nos lasers mais potentes – para usar campos magnéticos que conduzem um foco de elétrons super carregados e criam um feixe de luz concentrada de comprimento de onda variável. O único inconveniente era a criação de um injetor que fosse capaz de alimentar e sustentar uma arma destas, o que aconteceu no início deste ano.

Este desenvolvimento representa um marco para o programa e um avanço tremendo neste tipo de tecnologia. A marinha espera possuir um protótipo montado num barco de guerra em 2018.

4.6 – Mangueira de incêndio

Se os piratas se aproximarem do navio, a tripulação deve tentar se livrar dos ganchos ou cordas que eles utilizam para subir no navio. A tripulação pode usar as mangueiras de incêndio para deter os piratas ou tentar empurrá-los para fora do navio.

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.

4.7 – Monitor de fogo automatizado



Fig. nº 6

É operado manualmente e com menos força que uma mangueira de incêndio (também usada para afastar piratas). O desejo é de criar, num futuro próximo, um monitor de fogo controlado à distância que possa ser visto a partir de um local remoto. A única dificuldade é saber onde colocar os monitores.

4.8 - *Crowd Control Munition*

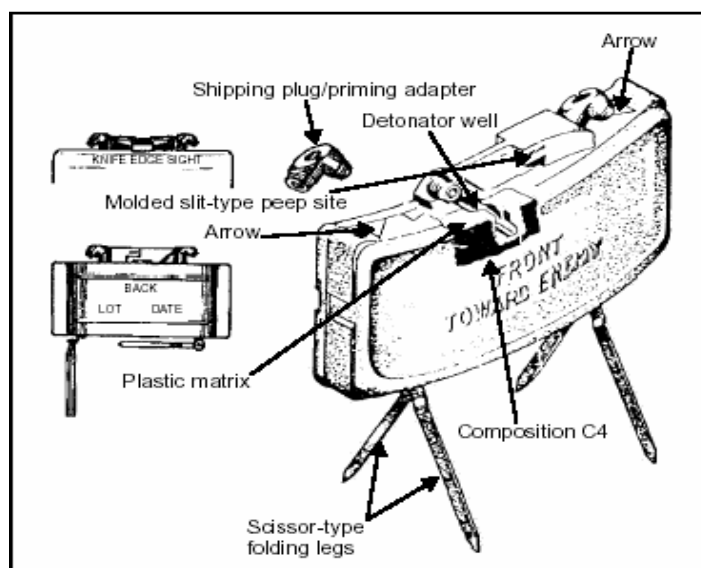


Fig. nº 7

O *Modular Crowd Control Munition* é similar em operação a uma mina *claymore*, mas proporciona efeitos não-letais para a ameaça ao entregar um golpe forte (não penetrante para o corpo) com várias sub-munições (600 bolas de borracha). É projetado para ser disparado contra o centro de massa de ameaças adulto em intervalos de 5 a 15 metros. Ele tem um arco de tiro cobrindo entre 60 a 80 graus (lateralmente).

Este tipo de segurança pode ser misturada com granadas de efeito moral, rodadas de cartucho, balas de borracha, *tasers*⁴ e outras armas não-letais. É bastante fácil de usar e relativamente barato, mas exige que o marinheiro para ser devidamente treinado.

4.9 – Espuma escorregadia não letal



Fig. nº 8

É uma combinação de "lama floculante, aditivo de perfuração e água" que torna as superfícies escorregadias como gelo molhado. Uma vez aplicado, o material irá degradar ou prejudicar a capacidade do adversário de se mover. No interior, pode ser aplicado no plano liso e superfícies não porosas, tais como linóleo, ladrilhos de madeira ou escadas. Aplicações exteriores incluem inclinado, áspero, e superfícies porosas, como concreto, asfalto e áreas gramadas.

⁴ Arma de eletro-choque que usa corrente elétrica para interromper o controle voluntário dos músculos.

4.10 – Lançador menos letal



Fig. nº 9

O TBL-37, fabricado pela *Bates & Dittus LLC*, fornece uma plataforma com munições menos letais que podem ser fumaça, fogo, chamas, e encargos de baixo impacto explosivo para impedir, atrasar e se defender contra piratas em potencial. O lançador é compartimentado em 37 milímetros e feito para os mais altos padrões de fabricação americana. Construído de 6.061 aeronaves e grade de alumínio 4140 de aço temperado, é robusto, mantendo um peso razoável. Ele vem com um acabamento padrão de preto fosco e, na mão direita, ele aparece como um pedaço muito ameaçador de hardware.

O melhor de tudo: não está sujeito a licenciamento nos EUA e pode ser transportado.

4.11 – Arma ofuscante



Fig. nº 10

A arma, desenvolvida pela Direção do *Air Force Research Laboratory* de Energia Dirigida, emprega um sistema de laser de dois comprimentos de onda e é móvel. A luz do laser usado na arma temporariamente prejudica agressores, iluminando ou "deslumbrando" indivíduos, ou seja, retirando sua capacidade de ver a fonte de laser. Além da arma, os helicópteros já estão usando uma matriz ofuscante. Empresas podem montar esses nas laterais de seus navios.

4.12 – Sistema de negação ativa



Fig. nº 11

Tecnologia negação ativa é um avanço da tecnologia não-letal que usa milímetros de ondas de energia eletromagnética para parar, impedir e reverter o avanço de um adversário da relativamente longe. É uma maneira de parar indivíduos sem causar ferimentos, antes que um confronto mortal se desenvolva.

A tecnologia foi desenvolvida pelo Laboratório de Pesquisas da Força Aérea e do Departamento de Defesa conjunta da Direção de Armas Não-Letais. Aproximadamente US\$40 milhões foram gastos com esta tecnologia nos últimos dez anos. Esta tecnologia foi testada em repórteres com efeito positivo, mas ainda tem que ganhar amplo uso a bordo do navio.

4.13 – Barcos robôs anti-pirata



Fig. nº 12

O *Protector*, que vem montado com uma metralhadora 7,62 milímetros, não estava previsto inicialmente para operações anti-pirataria. Mas, de acordo com a porta-voz do *BAE Systems*, Stephanie Moncada, o robô poderia facilmente preencher esse papel.

Em vez de ser implantado por um navio de guerra para interceptar e, eventualmente, evitar incêndio em um navio, uma variante não-letal do *Protector* pode ser usada apenas para investigar uma ameaça potencial.

A tática favorita dos piratas modernos é mandar um pedido de socorro, uma emboscada para os navios que respondem. O *Protector* não tripulado poderia ser operado remotamente a partir de cerca de 10 quilômetros de distância, com um número de sensores suficiente a bordo, além de alto-falantes e microfones para fazer contato com uma embarcação antes que seja tarde demais.

4.14 – Sugestões

Sugere-se ainda o uso de armas não letais a bordo, como por exemplo: o *spray* de pimenta, armas de choque e bastões.

Poder-se-iam aplicar sensores de movimento espalhados pelo convés também, conectados a holofotes, de modo a informar ao oficial de serviço sobre qualquer movimento suspeito do navio.

No entanto, estas ainda são sugestões e, na prática, ainda não são recomendadas.

CAPÍTULO V

MEDIDAS DE SEGURANÇA NO BRASIL

5.1 – NORMAM (Normas da Autoridade Marítima)

A NORMAN 08, implantada no Brasil pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), orienta os marítimos através de medidas cautelares na prevenção da pirataria marítima em águas nacionais. Nela estão contidas as principais medidas que são:

- a) Todas as embarcações devem possuir e utilizar de sinais sonoros e visuais, inclusive a utilização de VHF para realizar qualquer tipo de manobra.
- b) Apenas as embarcações de pequeno porte autorizadas pela capitania dos portos da região podem fazer o transporte de material e pessoal entre os navios e pontos de terra. O embarque e o desembarque em terra somente poderão se efetuadas em locais determinados de acordo com a regulamentação.
- c) É proibido aos navios atracados manterem escadas arriadas no bordo do mar. A escada de quebra-peito deverá permanecer rebatida em seu berço durante toda a estadia no porto. A escada de portaló arriada para o cais deverá ser provida de rede de proteção, podendo ficar arriada ou içada a critério do comandante no período diurno. Aos navios fundeados é permitido arriar uma escada de portaló entre o nascer e o pôr do sol. Já no período noturno, a escada somente poderá ser arriada em caso de necessidade, devendo ser recolhida logo após o embarque ou o desembarque realizado.
- d) O costado do navio deverá ser iluminado no bordo do mar, permitindo uma maior fiscalização da capitania (autoridade competente). No período noturno, As chatas ou barcas atracadas a contrabordo dos navios deverão estar devidamente iluminadas.
- e) O recolhimento de lixo e detritos, o fornecimento de combustíveis e qualquer outra movimentação de material do navio que não seja de carga deverão ser realizados em período diurno. Caso seja realizada à noite, as embarcações em que serão realizados os serviços deverão ser previamente notificadas e deverão ser devidamente iluminadas.

5.2 - A implantação do ISPS *Code* no Brasil

O assunto foi tratado pelo mais alto escalão político do país – o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR) –, tendo as providências sido adotadas no intervalo de tempo previsto, visando evitar perdas decorrentes da interrupção do comércio marítimo.

Além do GSI/PR, os seguintes órgãos/instituições ficaram encarregados da implantação do ISPS *Code* no Brasil:

I - Marinha do Brasil (MB), por intermédio da autoridade marítima, representada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), sendo responsável pela normatização das medidas constantes do Código que seriam adotadas pelos navios mercantes brasileiros e plataformas marítimas;

II - Polícia Federal (PF), por exercer a função de polícia marítima, de acordo com a Constituição do Brasil, por meio dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM); e

III - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), responsável pela elaboração de projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis, assim como pela normatização, no que cabia às instalações portuárias, da implantação do Código no País.

5.3 - O estabelecimento dos níveis de proteção do ISPS *Code* no Brasil

Em julho de 2004, foram estabelecidos os níveis de proteção de navios e instalações portuárias e instituída a Rede de Alarme e Controle dos Níveis de Proteção de Navios e Portos – RACNP, de forma que o alarme fosse divulgado nos órgãos que deverão atuar (GSI/PR, a MB e a PF) em caso de um ataque pirata em navio de bandeira brasileira. No caso do navio estar próximo a outro país, o Ministério das Relações Exteriores seria acionado pelo Gabinete para solicitar auxílio, e a Marinha, pela rede internacional de SAR, faria idêntica solicitação, conforme previsto no Código.

Fundamentalmente, os níveis de proteção atribuem responsabilidades ao comandante de cada navio para o implemento e a manutenção de medidas permanentes, adicionais e restritivas de proteção a bordo, conforme seja estabelecido o nível 1, 2 e 3, respectivamente. Cabe ressaltar que as mudanças de níveis de proteção dos navios serão determinadas por seus comandantes. Os detalhes sobre cada nível de proteção são mostrados abaixo:

Para o nível 1 de proteção, as seguintes atividades deverão ser exercidas, através de medidas apropriadas, em todos os navios, levando em consideração as diretrizes constantes da parte B do ISPS *Code*, com vistas a identificar e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção:

1. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas à proteção do navio;
2. controlar o acesso ao navio;
3. controlar o embarque de pessoas e seus pertences;
4. monitorar áreas de acesso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas;
5. monitorar áreas de convés e em torno do navio;
6. supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio; e
7. assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

Para o segundo nível de proteção, as medidas adicionais de proteção, especificadas no plano de proteção do navio, deverão ser implementadas durante o exercício de cada uma das atividades descritas no nível 1, levando em consideração as diretrizes constantes na parte B do código.

Para o nível 3, por fim, as medidas adicionais específicas de proteção, detalhadas no plano de proteção do navio, deverão ser implementadas durante o exercício das atividades descritas no primeiro nível de proteção, levando em conta as diretrizes constantes da parte B do referido código.

Na condição de Estação de Recebimento de Alarmes (ERA) da citada Rede, a MB possui as seguintes tarefas:

- a) receber os alarmes dos navios de bandeira brasileira e das instalações portuárias nacionais;
- b) manter atualizado o acompanhamento dos níveis de proteção dos navios e das instalações portuárias brasileiras; e
- c) manter os navios de bandeira brasileira e as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS) informadas sobre as alterações nos níveis de proteção atinentes.

5.4 - O atual emprego da MB relacionado à proteção marítima

Em relação ao patrulhamento, o principal objetivo é fiscalizar as águas sob jurisdição brasileira através dos Distritos Navais da Marinha do Brasil, que deverão operar em dois ambientes distintos:

- Patrulhamento Oceânico
- Patrulhamento Fluvial

Em ambas as situações, o patrulhamento significa implementar e fiscalizar o cumprimento das leis e regulamentos. O oceânico consiste em controlar e proteger a área costeira, dos portos e das instalações especiais (plataformas petrolíferas), respeitando tratados e convenções internacionais ratificados pelo Brasil. O segundo tipo envolve o controle e proteção das áreas internas do país, em rios afluentes (em todas as regiões), chamando a atenção para as fronteiras.

No dia 6 de Julho de 2004 entrou em vigor o Decreto nº 5.129, mudando as regras de repressão a navios clandestinos, conhecida como Lei do Abate Naval. Navios suspeitos de serem piratas, clandestinos ou até suspeitos, poderão ser interceptados pela Marinha, a qual poderá dar tiros de advertência, caso as embarcações não atendam o chamado das autoridades; depois da advertência, poderão ser disparados tiros diretos (sem carga explosiva) e, se a

embarcação clandestina responder com tiros, o decreto autoriza o disparo de cargas explosivas.

Alguns anos antes, porém, com a implantação do ISPS *Code* em 2002, uma nova responsabilidade foi atribuída à Marinha do Brasil, que consistia em realizar ações preventivas e repressivas. Quanto às ações repressivas, estas são usadas quando ocorrem incidentes de proteção que afetam os navios de bandeira brasileira ou estrangeira navegando na área SAR do Brasil, bem como as plataformas petrolíferas localizadas na Plataforma Continental.

No caso de o incidente de proteção afetar instalações portuárias ou navios mercantes atracados, as ações da MB deverão ser de apoio, *ad hoc*⁵, aos Núcleos Especiais de Polícia Marítima do Departamento de Polícia Federal.

Como exemplo de incidente de proteção marítima, mencionamos o ocorrido em 2005, quando o Comando de Operações Navais (ComOpNav) foi acionado por solicitação da Venezuela, a qual havia recebido um alarme pelo SSAS (*Ship Secure Alert System*) de suspeita de pirataria proveniente do navio *Luisa Caceres de Arismendi*. Este se encontrava navegando sob a bandeira daquele país, a 16 milhas do litoral do nordeste brasileiro, no período compreendido entre 5 e 6 de fevereiro de 2005.

A Marinha do Brasil (MB), na ocasião, adotou as providências que a situação exigia, atribuindo ao Navio Patrulha “Goiana”, com agentes da Polícia Federal a bordo, a tarefa de interceptar o referido navio, tendo se configurado, posteriormente, como um alarme falso.

O ISPS *Code* destina-se a implementar ações preventivas e repressivas, porém cabe à MB e à PF estabelecer procedimentos e responsabilidades para o caso de recuperação de navios onde grupos de terroristas já tenham se apropriado de meios marítimos.

As ações preventivas, por sua vez, estariam inseridas no contexto da patrulha naval (PATNAV), que constitui o principal instrumento da Marinha para fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores, contribuindo para a repressão de atos ilícitos no interior das águas jurisdicionais brasileiras (AJB), como o contrabando, o narcotráfico e o terrorismo.

⁵ Do latim, “para isto” ou “para esta finalidade”.

Com relação ao combate aos atos ilícitos, cabe mencionar o incidente ocorrido em junho de 2007 com a embarcação de pesca brasileira “Sabala”, envolvida com o tráfico internacional de drogas, que havia sido apreendida em águas internacionais pela Marinha francesa (próximo à costa da África, no Golfo da Guiné).

Após a troca de informações diplomáticas e jurídicas entre os governos brasileiro e francês a respeito dos procedimentos que deveriam ser adotados sob a forma de passagem da custódia da embarcação de pesca às autoridades brasileiras, decidiu-se enviar a Fragata “*Greenhalgh*” – navio designado pela MB – para recuperar o barco pesqueiro, com a carga e a tripulação. Além disso, foi decidido, após a partida da fragata, que agentes da Polícia Federal embarcariam na mesma, com a finalidade de efetuar a prisão dos acusados e iniciar o competente inquérito policial. Desta forma, um helicóptero da fragata conduziu para bordo três agentes da PF (um delegado, um escrivão e um perito) que acompanharam a viagem.

No dia 24 de junho de 2007, o helicóptero da “*Greenhalgh*” foi utilizado no transporte da carga ilícita apreendida e dos quatro tripulantes do barco pesqueiro que se encontravam no navio francês, tendo sido transferida a custódia da tripulação e da carga (cerca de 840 kg de cocaína) para a fragata brasileira, nas proximidades da costa africana.

Após ter sido rebocado pela “*Greenhalgh*” até o porto de Cabedelo, o barco pesqueiro brasileiro foi transferido, no dia 2 de julho, para a custódia do DPF, juntamente com a tripulação formada por três brasileiros e um boliviano e a carga ilícita de cocaína.

Diante destes exemplos mencionados, podemos constatar que há uma tendência de se intensificar o emprego de navios de guerra na prevenção e repressão aos ilícitos nas AJB e, porque não dizer, em águas internacionais do Atlântico Sul, fruto de uma demanda crescente, na qual a MB deverá responder em coordenação com os demais órgãos do Poder Executivo, Federal ou Estadual, em razão de competências específicas.

Nesse contexto, observa-se que as bacias petrolíferas de Campos e Santos, independente de suspeita de ilícitos, devam receber prioridade no emprego de meios navais em PATNAV, pois a constante presença dos navios da Marinha nestas áreas produzirá efeito dissuasório, a fim de evitar ações indesejadas de embarcações suspeitas.

5.5 - Núcleo Especial da Polícia Marítima (NEPOM)

O NEPOM foi estabelecido pelo Governo Federal em resposta à pressão internacional, pois o Brasil estava registrado como um dos países de menor segurança para a navegação, tendo responsabilidade não apenas de combater os atos de pirataria, como também prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes, contrabando de armas, controle de imigração e crimes contra o meio ambiente.

Portanto, fiscalizar e reprimir crimes cometidos a bordo de embarcações e aeronaves são as principais atividades da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras, órgão da Polícia Federal (que atua em qualquer ocorrência de atos ilícitos).

A Marinha do Brasil e o Ministério da Justiça firmaram um acordo no final de 1998, onde ficou acertada, entre outras disposições, a formação profissional de policiais federais por parte da Marinha do Brasil e a transferência ao Departamento de Polícia Federal (DPF), mediante ao repasse de verbas, de cinco novas Lanchas Auxiliares de Ensino e Patrulha e um Aviso de Instrução, além de recursos para a implantação e manutenção do sistema em seu primeiro ano de funcionamento.

Com a expansão da marinha mercante no país, esse tipo de trabalho se torna cada vez mais importante, e, já há dois anos, foi implantado nos portos de Santos e do Rio de Janeiro o NEPOM, Núcleo Especial da Polícia Marítima. Com a criação do NEPOM, que tem delegacia própria instalada no porto e um grupo de 40 policiais, houve uma queda drástica nos índices de criminalidade.

A vigilância armada, feita em duas lanchas por policiais treinados em cursos na Marinha, funciona 24 horas e cobre uma faixa de 8 quilômetros ao longo do porto de Santos. Antes desse patrulhamento, os navios atracados ficavam mais vulneráveis aos ataques piratas, especialmente à noite, quando há penumbra e neblina. O policiamento preventivo da região portuária também ajudou a melhorar a imagem do Brasil no exterior, aumentando a credibilidade do país.

No período anterior ao implemento do NEPOM, os comandantes de navios estrangeiros, antes de desembarcar em Santos, eram alertados por seus colegas em caso de

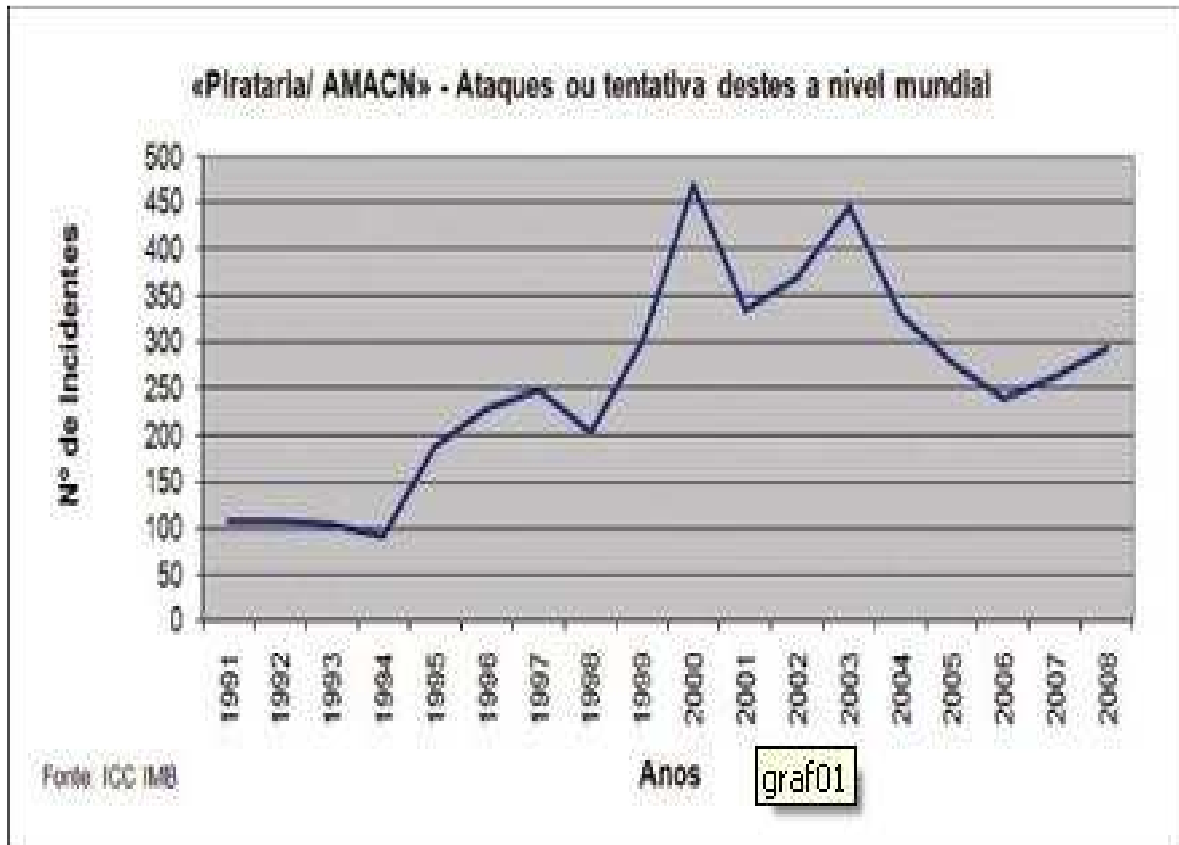
eventuais riscos. A aproximação ao porto deveria ser cautelosa devido aos roubos e desvios de carga, ações que não ocorrem mais com frequência na região.

Os agentes do NEPOM trabalham da seguinte forma:

- plantão em turnos de 24 horas, para atender qualquer chamado de emergência;
- operações programadas para coibir ações ilícitas em ilhas, embarcações ou litoral de nossa área de atuação;
- patrulhas rotineiras, diurnas e noturnas, marítimas e terrestres, para a prevenção contra atos de intenção criminosa;
- equipe de apoio dando suporte logístico, reforços às ações policiais e atividade de mergulho.

ANEXOS

Ataques ou tentativas destes a nível mundial, de 1991 a 2008



Ataques piratas de 2005 a 2010

2005



2006



2007



2008



2009



2010



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve por finalidade mostrar um pouco da origem e história da pirataria, a fim de entender sua evolução e os motivos que impulsionaram a prática desse ato ao longo do tempo.

Chama-se a atenção para a ocorrência em escala mundial nos dias atuais, que muito tem atrapalhando no desenvolvimento da marinha mercante internacional. Os piratas modernos, dotados de altos recursos tecnológicos, embarcações velozes e elevado poder bélico, possuem grande vantagem em relação aos navios.

Assim, após os ataques terroristas do 11 de setembro e a fim de impedir o avanço da pirataria em nossos mares, os organismos internacionais responsáveis pelo setor marítimo criaram diversas medidas de segurança para as embarcações – como a vigilância das embarcações e constante envio de informações às autoridades competentes – que estejam transitando em áreas perigosas e vêm tentando combater a corrupção nestas áreas.

No entanto, as ações tomadas após o atentado vêm mostrando resultados relevantes, provando que se as recomendações e leis forem cumpridas, o índice de navios mercantes atacados e seqüestrados tende a diminuir significativamente.

A regulamentação de regras, leis e procedimentos é ainda difícil, já que os ataques nem sempre ocorrem em regiões de águas internacionais. Isso representa um obstáculo para a ação das autoridades direto no problema, já que a lei nem sempre entra em vigor.

Outro fator importante é o desinteresse das empresas de transporte em reportar os ataques ocorridos, visto que os seguros dos navios que transitam na região irão aumentar significativamente. Desta forma, elas deixam de contribuir para a atualização das informações sobre pirataria que ficam disponíveis online e auxiliam os navegantes.

Atualmente, há uma elevada quantidade de abordagens nas regiões do Golfo do Aden e do Estreito de Málaca, onde se concentra o foco da organização internacional responsável pelo assunto. A situação atual é preocupante, porém medidas de combate estão sendo

tomadas. É notório que há ainda muitas questões, principalmente político-sociais, a serem solucionadas para haver uma diminuição significativa da pirataria marítima.

Portanto, conclui-se que o problema da pirataria deve ser combatido constantemente e com afinco pelas autoridades e órgãos competentes, afinal, os Oficiais da Marinha Mercante do Brasil precisam, acima de tudo, de segurança para poder fazer o que eles sabem de melhor nos sete mares.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ABRANTES, Raquel; MONTEIRO, Ricardo Rego. **Setor naval sofre com a falta de qualificação.** Jornal do Brasil – Brasil Naval / Setembro 2007
2. AGBAKOBA, Edward G. **The fight against piracy and armed robbery against ships.** IMO News N°4, 1997.
3. CAMINHA, Andreisa **HISTÓRIA PIRATA.** Texto obtido no endereço: <http://pt.shvoong.com/humanities/1802529-hist%C3%B3ria-pirata/> Acesso em: 20/05/2010.
4. CALIXTO, Robson José. **Incidentes Marítimos:** história, direito marítimo e perspectiva num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Lex Editora, 2006.
5. CHURCHILL R.R.; LOWE, A. V. **The Law of the Sea.** 3. ed. Manchester: Editora: Manchester University Press.
6. **Combating piracy and armed robbery against ships – call for international code.** IMO News N°2, 1999.
7. Disponível: www.cnt.org.br; acesso em 05/06/2011.
8. Disponível: www.dpc.mar.mil.br; acesso em 10/05/2011.
9. Disponível: <http://gcaptain.com/anti-pirate-weapons-piracy-somalia?2873>; acesso em 17/07/2011.
10. Disponível: www.globalsecurity.org; acesso em 13/07/2011.
11. GUEDES, Henrique Peyroteo Portela Guedes (CF), Pirataria marítima- Uma ameaça em escala global. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, RJ, V.128º n.10/12, p.159-170, outubro de 2008.
12. Disponível: www.historianet.com.br; acesso em 13/07/2011.
13. ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. Piracy and armed robbery against ships. Piracy report, relatório do primeiro bimestre de 2010. Disponível em: <http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php>
14. **IMO anti-piracy missions to begin in October.** IMO News N°3, 1998.
15. Disponível: www.imo.org, acesso em 11/05/2011.
16. **Ataques aumentam 36% no primeiro semestre do ano,** disponível em: <http://www.kincaid.com.br/clipping/8958/Ataques-aumentam-36.html>; Acesso em 15/07/2011.
17. **Mapas,** figuras obtidas no endereço: <http://www.icc-ccs.org/> Acesso em: 20/07/2011.

18. Disponível: www.mar.mil.br; acesso em 15/05/2011.
19. **A arma laser da Marinha Americana**, disponível em: <http://www.pcmanias.com/a-arma-laser-da-marinha-americana/> Acesso em: 26/05/2011.
20. **Pirataria em alto mar.** Texto obtido no endereço: <http://opiniaoenoticia.com.br/internacional/pirataria-em-alto-mar/> Acesso em: 15/06/2011
21. **Revista Marinha.** Texto obtido no endereço: <http://www.mga.gv.ao/revistamarinha/edicao10/destaques12.htm> Acesso em: 03/07/2011
22. **Revista de Marinha.** Texto obtido no endereço: 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. Acesso em: 16/07/2011.
23. Disponível: www.savana.co.mz; acesso em 10/07/2011.
24. SOALHEIRO, Bárbara. **Piratas: o terror nos mares.**
Disponível em: <http://historia.abril.com.br/gente/piratas-terror-mares-433573.shtml>
25. SOLAS (Safety Of Life At Sea), capítulo XI
26. Disponível: http://www.suapesquisa.com/o_que_e/corsarios.htm; acesso em 17/07/2011.
27. Disponível: www.nytimes.com; acesso em 15/07/2011.
28. UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), artigo 101. **Definição de Pirataria.**
29. **HSC (Convention on the High Seas).** Texto obtido no endereço: http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf
30. WILSON, Tracy. **Como funcionam os piratas.** How Stuff Works - Lei e Ordem. Disponível em: <http://pessoas.hsw.uol.com.br/piratas.htm>
31. WILSON, Jim. Detain, disarm... and release. Clean break. **Revista Fairplay**, v. 365, n. 6528, p. 8, abril 2009.
32. WILSON, Jim. Pirates incorporated. Opportunnitty knocks. **Revista Fairplay**, v. 365, n. 6531, p. 4-5, maio 2009.
33. WIKIPEDIA, a enciclopédia livre. **Pirata.** Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Pirata>