

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

GUERRA SOBRE AS ÁGUAS:

COMBATENDO A PIRATARIA MARÍTIMA DO SÉCULO XX

Por: Gabriel Cardozo Marques

Orientador: CMG (RM1) Rangel

Rio de Janeiro

2011

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

GUERRA SOBRE AS ÁGUAS:

COMBATENDO A PIRATARIA MARÍTIMA DO SÉCULO XX

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 Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Gabriel Cardozo Marques

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

DEDICATÓRIA

RESUMO

Um antigo problema para a segurança da navegação despertou em pleno século XXI, com uma força e expansão assustadora: a pirataria retorna aos mares provocando vítimas de todas as nacionalidades. Esse antigo problema já está oferecendo ao mundo um breve prelúdio que ainda continua capaz de provocar sérios prejuízos ao comércio mundial.

Os relatos de pirataria ocorridos em áreas como a Somália, Golfo de Áden e estreito de Malacca nos últimos anos representam focos de um problema que cresce e se alastra a cada dia em diversas partes do globo, anteriormente quase não afetadas. Regiões que hoje sofrem com complicações de várias naturezas. A cada dia, o mundo mostra a sua fragilidade não só em deter esse avanço, mas também de lidar com a situação nos planos jurídico, social e diplomático.

Devido a essa dificuldade no combate à pirataria, medidas mais eficazes para o problema devem ser desenvolvidas o quanto antes, com a responsabilidade de evitar novos ataques. Além disso, devem ser eficientes o bastante para vencer as fronteiras dos países afetados, minimizando as chances do reaparecimento continuado da pirataria nos oceanos do mundo todo.

Essa sim será a plena garantia de que o problema foi adequadamente tratado. E somente dessa forma, o sucesso dessa guerra que por um comércio seguro, uma navegação adequada e a salvaguarda da vida humana no mar finalmente poderá ser alcançado.

Palavras-chave: pirataria marítima, Golfo do Aden, Estreito de Malacca, IMB

ABSTRACT

An old problem for the safety of navigation in the XXI century awoke with a vengeance and a scary expansion: piracy returns to the oceans of the world causing victims of all nationalities and now offering the world a brief prelude to that, although after so long, is still capable of causing damage to world trade.

Reports of piracy reported by the media world took place in areas such as Somalia, Gulf of Aden and the Strait of Malacca in the last year represent only focuses most prevalent of a problem that grows every day in many parts of the globe, previously almost unaffected. Regions that currently suffer from complications of various kinds, have become centers of piracy, showing the world his weakness not only in stopping this progress, but also to deal with the issue of crimes of international orientation.

Due to the resurgence and expansion of this new guise of piracy, measures to combat the problem should be developed as soon as possible, keeping in itself is not only a responsibility to prevent further attacks, but also be efficient enough to overcome the boundaries of the affected countries and minimize the chances of continued resurgence of piracy in the oceans around the world.

For only this efficiency, caused by the cooperation of nations that use the sea, should ensure the success of this war that lies ahead for a safe trade, navigation and ensuring that the lives of sailors of the various peoples of the world remains protected.

Keywords: maritime piracy, Gulf of Aden and the Strait of Malacca, IMB

Sumário

INTRODUÇÃO	<u>11</u>
1 – RESPONSABILIDADE SOCIAL	<u>11</u>
1.1 – Responsabilidade Social Empresarial	<u>11</u>
1.1.1 – Surgimento da Ideia de RSE	<u>11</u>
1.1.2 – Visão Atual	<u>14</u>
2 – EMPRESAS ENVOLVIDAS COM RSE	<u>16</u>
2.1 – Gestão Ambiental	<u>16</u>
2.2 – Incentivos Fiscais	<u>18</u>
3 – A MARINHA MERCANTE E A RSE	<u>20</u>
3.1 – Transporte Marítimo Sustentável	<u>20</u>
3.2 – Meio Ambiente	<u>22</u>
3.3 – Empresas na Área de Shipping e seus Projetos	<u>24</u>
3.4 – Certificações	<u>28</u>
3.4.1 – ISO 9001	<u>28</u>
3.4.2 – ISO 14000	<u>28</u>
3.4.3 – NP 4469-1	<u>29</u>
3.4.4 – SA 8000	<u>30</u>
3.4.5 – NBR 16001	<u>30</u>
CONSIDERAÇÕES FINAIS	<u>32</u>
REFERÊNCIAS	<u>35</u>

INTRODUÇÃO

“Estávamos confinados a um canto do passadiço. Com tudo fechado, o ambiente era sufocante. A higiene era deprimente — podíamos usar o banheiro, mas ele logo degenerou em uma bagunça fedorenta. Quase todos ficamos doentes [...] os piratas mantinham as armas apontadas para nós — jamais tivemos uma chance de escapar. Vi meus colegas apanharem de vara e tomarem choques nos seus órgãos genitais. Um homem foi suspenso por cordas no mastro do navio, e lá ficou por várias horas. Mesmo quando não podia ver a tortura, podia ouvir os gritos.”

(Dipendra Rathore)

O relato acima poderia ter sido extraído de páginas de um romance policial ou de qualquer jornal mundo afora. A agressividade descrita e a forma de atuação dos criminosos são bastante semelhantes os crimes das grandes cidades. Porém, o fato mais surpreendente é que esse caso aconteceu a bordo de um navio, e os criminosos eram ninguém menos que os famosos piratas, que fizeram mais vítimas para mostrar ao mundo que ressurgiram contra os navegantes do século XXI.

Não que esse fenômeno seja extremamente recente. A verdade é que a pirataria sempre esteve presente na história da navegação humana. Ora encarada como uma força perigosa que era combatida, ora como atividade nobre e legalizada. Mas, ao longo da história, sempre esteve atuante.

No entanto, foi somente nos séculos XVI e XVII que a pirataria alcançou o verdadeiro apogeu e passou a dominar os mares de todo mundo. Isso permitiu que os piratas alcançassem uma condição positiva, legal e até mítica sobre a sua atividade. A pirataria acabou se perpetuando e chegou aos séculos posteriores de forma discreta e silenciosa aos ouvidos dos mais desavisados, mas nem por isso de forma menos perigosa.

E para se comprovar que esse risco continua vigoroso nos dias atuais, basta uma análise do relato da vítima inicial ou mesmo aos 445 casos reportados às autoridades em 2010. A atividade da pirataria continua sim inteiramente em operação nos mares de hoje e, pior, com seus traços de violência brutal dos piratas da antiguidade. A prática criminosa no mar já pode ser considerada uma das maiores ameaças ao comércio marítimo, à economia mundial e à segurança nos mares de todo o mundo.

Diante de uma constatação tão séria, diversas questões devem ser consideradas e uma série de ações precisam ser estudadas, analisadas e implementadas. Medidas que devem ser o quanto antes postas em prática para lembrar ao mundo que os piratas não são mais apenas os indivíduos de bandeira preta, tapa-olhos e pernas de pau com os quais a sociedade conseguiu se acostumar. Na verdade, a pirataria moderna é bruta e sangrenta, os piratas são criminosos que representam uma ameaça visível e inteiramente concreta.

Em face desse perigo, o objetivo desse estudo será a análise das opções atuais disponíveis para se combater a criminalidade marítima e a forma de implementação efetiva dessas ações dentro da esfera internacional. Para tanto, serão desenvolvidos temas subjacentes à questão da pirataria tais como o histórico dos piratas antigos e atuais, sua natureza jurídica e suas formas de atuação. Após isso, será dado um enfoque maior na maneira como a pirataria se apresenta nos dias atuais e, por fim, serão abordadas as ações que podem ser aplicadas nos campos jurídicos, diplomático, econômico e operacional para o controle da pirataria moderna.

Além disso, serão apresentadas estatísticas reais ao longo dos assuntos tratados para que se possa fornecer uma idéia do quão ameaçador está sendo o ressurgimento da pirataria. Diversas informações serão utilizadas para que seja comprovado ao leitor, seja este médio ou especializado, que a pirataria é um problema prejudicial, sendo que medidas de controle não são apenas necessárias, mas urgentias.

Urgencias por que a pirataria não afeta somente a segurança das vias navegáveis, nem tão somente a economia dos países costeiros. A pirataria é antes de tudo um atentado a um dos mais valorosos conceitos da humanidade e defendido por quase todas as constituições: a vida humana. Por isso mesmo, contra esse direito à vida, nenhum ato deverá ser tolerado, ainda que sejam provocados por monstros de perna de pau e tapa-olhos com os quais nos acostumamos a conviver ao longo da história.

CAPÍTULO I

A PIRATARIA MARÍTIMA

“O crime de pirataria, roubo e depredação em alto mar, é uma ofensa contra o direito universal da sociedade [...] O pirata renuncia a todos os benefícios da sociedade e do governo, e reduz-se de novo ao estado selvagem da natureza, e que ao declarar guerra contra toda a humanidade, toda a humanidade deve declarar guerra contra ele”

(Sir William Blackstone)

1.1 - Breve Histórico

A pirataria marítima não possui registros históricos que relatem claramente as suas origens. No entanto, é de consenso geral que essa atividade criminosa no mar remonta o início da navegação humana. Teve seus primeiros casos oficialmente registrados na civilização da Grécia Antiga, na obra “Ilíada” de Homero¹ como ações criminosas de navios gregos que assaltavam mercadores fenícios e assírios a partir do ano de 735 a.C. Outros documentos antigos relatam também as tentativas de um rei assírio, Senaqueribe, de expulsar alguns piratas gregos do mar Egeu no mesmo período.

Posteriormente, a pirataria passou a possuir maior visibilidade pelas sociedades e se disseminou entre as nações marítimas, principalmente na Europa, atingindo o ápice no século I d.C. Nesse ano, ocorreu um ataque de mais de mil navios piratas contra uma frota da Marinha romana, tomando suas cargas de grão e óleo de oliva. A partir desse acontecimento, a pirataria passou então a ser considerada uma ameaça internacional ao comércio de mercadorias pelo mar. Ainda nessa época, o aliciamento dos piratas passava a se desenhar como uma possibilidade atrativa e os gregos passam a utilizar navios piratas do Mediterrâneo nas guerras contra os romanos. Essa prática é considerada um prelúdio do corso, que era uma

¹ Existem algumas controvérsias a respeito dos primeiros registros oficiais da pirataria. Porém, adotando-se a convenção UNCLOS como referência, os ataques apresentados por Homero em sua obra são considerados os primeiros casos relatados de pirataria.

atividade que se disseminou séculos depois e teve influências significativas na história da pirataria.

Na Idade Média, os ataques piratas passaram a ser praticados por povos como os muçulmanos, no Mar Mediterrâneo e os normandos, que se estabeleceram ao norte da França. Esses últimos, também conhecidos como Vikings, exerceram grande atividade de roubo a mercadorias no mar nas costas da Escandinávia, Europa e ilhas Britânicas. Devido a sua grande expansão, esse período é chamado a Era Viking.

Entre os séculos XVI e XVII, a pirataria viveu seu auge, ou Idade de Ouro. É o período onde aparece a figura dos corsários, que eram piratas autorizados pelos governos a atacar e saquear navios de nações inimigas. A pirataria assume uma característica política no cenário mundial, ajudando principalmente outras nações a deter Espanha e Portugal, pioneiros nas grandes navegações, na expansão de seus territórios. Essa tolerância temporária dada aos piratas para agirem em nome dos governos permitiu um florescimento e perpetuação da atividade pirateira. A guerra do corso estava declarada, e os piratas se beneficiavam sobremaneira do contexto da época.

Por fim, essa pirataria política e organizada acabaria no século XIX, quando em 1856 a Declaração de Paris abolia as Cartas de Corso², documento pelo qual os piratas agiam em nome dos reis da época. Essa declaração foi assinada por grandes potências marítimas, como Inglaterra e Espanha, o que provocou um combate maciço contra os piratas remanescentes e seu conseqüente declínio nos séculos seguintes.

Esse extermínio quase completo da pirataria durou por quase dois séculos e os ataques passaram a se resumir a casos esporádicos e desorganizados pelos mares afora. Isso até as últimas três décadas, onde o mundo pode ver os casos de pirataria crescerem novamente. Principalmente na década de 80 e 90, ocorreu um fenômeno de ressurgimento dos piratas no mundo contemporâneo, os quais possuem modos próprios de atuação e tem se concentrado em áreas específicas.

Esse ressurgimento tomou proporções alarmantes a partir do ano de 1991, e atualmente áreas inteiras foram infestadas por grande índice de atividade criminosa no mar. Como exemplos, estão as costas orientais e ocidentais da África e o sudeste da Ásia. Segundo o relatório do International Maritime Bureau, órgão especializado no assunto, em 2010 essas áreas foram palco para 52% dos 445 ataques ocorridos³.

² “A prática de corso é e fica abolido” Declaração de Paris, Crimes do Mar, artigo 4, 1856.

³ Piracy and Armed Robbery Against Ships Report, IMB, 2010, p. 06

Por isso, fica exposta e evidenciada uma grave necessidade de se encarar a pirataria não mais como uma atividade antiga e ultrapassada, mas como um problema real e inteiramente ativo. A pirataria, apesar de quase tão antiga quanto a prática da navegação, é um questão que se mostra bastante resistente e poderosa e capaz de produzir danos sem comparações ao mundo marítimo.

1.2 - Definindo a Pirataria

A correta definição da pirataria contra navios sempre foi palco para grandes discussões. Isso talvez devido à sua história antiga na sociedade marítima e pela variação no modo como foi encarada. Através dos tempos, a idéia de que pirataria era tão somente o assalto de um navio por outro privado em favor dos criminosos predominou por boa parte. Mas a situação nunca era assim tão simples e consensual.

Na verdade, as divergências conceituais sempre existiram sobre o termo e eram usadas como instrumento políticos pelos países para justificar seus interesses. Um exemplo foi do pacote português “Santa Maria”. A embarcação foi tomada de assalto em 1961 pelos passageiros que desejam levá-lo, ao que parece, até Angola. O objetivo principal era um protesto contra a política portuguesa no país africano. O governo português, não possuindo forças na área, invocou a situação de pirataria para levar as forças inglesas e americanas a interceptar o navio.

Obviamente, esse caso foi um equívoco jurídico. Mesmo se usássemos a definição de pirataria da época, o pacote “Santa Maria” não poderia ser considerado um navio pirata, mas simplesmente um ato de protesto. Por isso, para se evitar situações semelhantes a essas, era necessária a criação de um conceito único para a pirataria a fim de evitar tais equívocos ou dificuldades na execução das leis internacionais.

A primeira definição oficial de pirataria foi então elaborada e outorgada pela Convenção para as Leis do Mar (UNCLOS), documento assinado em 1982 que define, entre outras coisas, as obrigações para os países com relação aos crimes de pirataria. Essa Convenção, que foi adotada pela Organização Marítima Mundial, definiu a pirataria como sendo:

Atos de violência, ou detenção, ou depredação cometidos para fins particulares por passageiros ou tripulação de navio privado cometido em: (1) mar aberto contra

outras embarcações, ou pessoas e propriedades a bordo de tais; (2) em áreas fora da jurisdição de qualquer país⁴.

Essa Convenção pode ser considerada um avanço significativo das leis internacionais, pois representou uma resposta importante aos casos de pirataria que estavam ocorrendo à sua época de assinatura. Não apenas isso: os casos que se utilizavam da ausência de leis próprias internacionais assim como equívocos jurídicos, usados para beneficiar uns e prejudicar outros, foram lentamente extintos.

Vendo assim, essa definição até poderia ser útil no combate a pirataria nos dias de hoje, devido a essa unificação sobre o que é pirataria. No entanto, com o passar dos anos e uma nova transformação do mundo marítimo, essa definição se tornou arcaica e inadequada principalmente quando ela é confrontada o fenômeno da pirataria moderna. Nessa confrontação, alguns problemas graves são revelados.

Por exemplo, o conceito da UNCLOS restringe a pirataria aos crimes cometidos somente em “mar aberto” e “águas fora da jurisdição de qualquer país”. O problema é que, nos dias de hoje, 95% dos incidentes relativos a ataques piratas acontecem dentro das águas jurisdicionais dos países, quando os navios estão atracados, fundeados ou em baixa velocidade⁵. Assim, a Convenção acaba apresentando um desfoque muito acentuado em relação à verdadeira face do problema atual.

Devido a esse grave inconveniente, uma segunda definição foi emitida em 1981 pelo *International Maritime Bureau*, que foi um órgão criado para tratar de crimes cometidos no mar. O IMB conceituou pirataria como “todo e qualquer ato de abordar, ou tentativa de abordar, outro navio com a intenção de cometer roubo, ou outro tipo de crime, e com intenção, ou capacidade, de usar a força para sua execução”.⁶

Essa concepção se demonstrou ser bem mais abrangente e eficiente no tratamento da pirataria. Foram incluídas na definição de pirataria quaisquer ataques ou tentativas que ocorram aos navios fundeados, atracados ou no mar. Dessa forma, não houve distinção entre pirataria e outros crimes como roubo a mão armada nos navios e o terrorismo marítimo. O órgão classificou todos esses crimes como atividades que ponham em risco o exercício da navegação.

Esse entendimento feito pelo IMB acerca da pirataria provocou consequências positivas no seu estudo e tratamento. Primeiro porque essa definição ajustou a visão da

⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), artigo 101, parte VII. **Definição de Pirataria**

⁵ International Maritime Bureau, *Annual Piracy Report*, 2010, p. 07.

⁶ Idem 06, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*, p. 03, 2007.

legislação sobre a verdadeira face atual como pirataria. Anteriormente, essa visão era ignorada, o que acabava desviando a atenção internacional para o problema ou obrigava os próprios países assolados pela pirataria, que não possuíam os recursos adequados, a combatê-la.

Em segundo lugar, fora permitido ainda aos países ricos a possibilidade do desenvolvimento de uma política abrangente e uniforme a ser aplicada nos países afetados pelos piratas. Foram garantidas uma maior cooperação internacional e a sinergia dos esforços nos focos da pirataria e evitados os problemas políticos e jurisdicionais que poderiam prejudicar a influência de países desenvolvidos nas ações de combate.

Assim, essa definição do IMB tornou-se não somente mais apropriada, mas totalmente necessária e atual ao combate da pirataria. Foram unidos os diversos conceitos de pirataria aos longos dos tempos, a visão atual da sociedade acerca do problema e os diversos conceitos de outros crimes relacionados. Desse modo, foi obtida uma idéia bem mais compreensiva do crime, o que será favorável para se construir uma solução mais satisfatória para o problema.

1.3 - Causas da Pirataria

Atualmente, existem diversos fatores chave que são comuns às áreas afetadas pela pirataria. Tais fatores parecem facilitar, ou mesmo contribuir para a ascensão da pirataria em determinadas áreas, tornando-as mais propensas que outras. Esses verdadeiros padrões são extremamente valiosos na medida que servem como verdadeiras pistas para o rastreamento da origem dos problemas que fizeram a pirataria ressurgir após tanto tempo inativa.

No entanto, é indispensável citar que todos os fatores só podem ser caracterizados como causas facilitadoras ou contribuintes da pirataria, mas não representam jamais causas totais e suficientes para a pirataria, que é um fenômeno ainda mais complexo e variado.

Afinal, certas regiões apresentam quase que uma totalidade de todos esses aspectos que serão abordados, como é o caso da Somália. Já em outras, pode existir a presença de um ou outro, como o Sudeste Asiático. No entanto, a pirataria está presente em ambos, o que comprova que existe a presença de outras questões mais complexas relacionadas ao aparecimento e subsistência do crime marítimo.

Por isso, o estudo desses fatores não visa à simplificação do intrincado fenômeno da pirataria, o que poderia ser algo improdutivo e perigoso. Porém, tais causas podem oferecer parâmetros úteis para o desenvolvimento de técnicas de redução da atividade dos piratas.

1.3.1 - Globalização

Os analistas crêem que o maior fator para o reaparecimento da pirataria seja a globalização. Esse fenômeno social teve um impacto grande sobre o transporte marítimo, tornando-o responsável por cerca de 95% da carga comercial no mundo todo⁷. Essa tamanha responsabilidade trouxe uma consequência bastante indesejável: os fretes passaram a ter a necessidade de ser o mais rápido possível. Por isso, uma grande quantidade de embarcações foi obrigada a dividir rotas comerciais e grandes congestionamentos começaram a ser provocados nessas vias marítimas. Por sua vez, os navios foram obrigados a se deslocarem mais vagorosamente nessas áreas, tornando-os alvos fáceis para o alcance e invasão dos piratas.

Afinal, os navios em baixa velocidade permitem que as ações dos piratas possam se desenvolver de maneira rápida e discreta. Esse não seria o caso se os navios estivessem em alta velocidade. As próprias estatísticas confirmam essa predileção dos piratas por navios mais vagarosos. Em 2010, todos os ataques que aconteceram com os navios em seguimento, a velocidade era inferior a 26 nós⁸, o que demonstra esse fator como um grande aliado dos piratas.

Devido a essas baixas velocidades e vias marítimas estreitas e congestionadas, é permitido aos piratas se aproximarem sem serem detectados. Aliando-se isso ao baixo número de tripulantes a bordo dos navios modernos, cortesia também da globalização dos custos, os imensos navios mercantes acabam não representam mais uma intimidação aos piratas.

1.3.2 - Clima político favorável

A instabilidade política é, provavelmente, a maior causa da ascensão da pirataria chamada regional, isto é, focos de ataques concentrados em certas rotas comerciais. Ambientes com fraca atuação de uma liderança política permitem uma larga exploração da

⁷ United Nation Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport*, p. 05, 2010.

⁸ International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*, p. 03, 2007.

ambigüidade legal e conflitos jurisdicionais por parte dos piratas para conduzir suas atividades de forma deliberada e livre de represálias.

Os países que possuem esse tipo de problema não conseguem criar medidas eficientes e adequadas para o combate ao crime presente em seus territórios e muito menos em suas águas. Esse quadro acaba gerando condições que criam oportunidades para a instalação de uma corrupção generalizada, onde os criminosos são francamente beneficiados por relações ilegais com financiadores de práticas ilícitas.

Como exemplo clássico, existe a Somália, que é considerada atualmente um dos maiores focos de pirataria mundial. O país sofre as conseqüências de uma grave instabilidade política desde o início da década de 90. É considerado um bom exemplo da relação entre a pirataria, corrupção e instabilidade política. Para se ter uma idéia, em 2010, foi escolhido como o país mais corrupto e politicamente desorganizado do mundo pela organização não-governamental Transparência Mundial. Além disso, as constantes guerras civis enfrentadas terminaram por desenhar a região como uma das mais perigosas para a navegação no mundo.

1.3.3 - Situação Econômica em Crise

Quaisquer condições econômicas que não consigam satisfazer as necessidades básicas do indivíduo favorecem o aparecimento da atividade ilícita, o que é largamente observável em regiões com escassos recursos econômicos. A Somália, notável foco de pirataria, por exemplo, é atualmente o 5º país mais pobre do mundo⁹.

Nesses casos, a pirataria surge como uma forma da população costeira de lidar com os problemas sócio-econômicos que a afetam. A população permite que os criminosos ajam, como meio de obter as condições que o próprio governo falha em fornecer. Conforme afirma o secretário geral da ONU, Ban Ki-moon, em 2010:

"embora a pirataria se manifeste no mar, as raízes do problema podem ser encontrados em terra. [...]. Em essência, a pirataria é um crime que é impulsionado por dificuldades econômicas, e que floresce na ausência de efetiva aplicação da lei."¹⁰

⁹ *International Maritime Fund, World Economic Outlook Database October*, p. 16, 2010.

¹⁰ Discurso feito em 2010 pelo secretário geral da ONU em resposta aos ataques cometidos durante aquele ano. Ao final, foram lançadas diretrizes gerais para o combate a pirataria que podem afetar o combate nas próximas décadas e que serão apresentadas nas considerações finais deste trabalho.

Esse tipo de contexto, sem a presença de um estado de lei e afetado por crise econômica termina por criar uma relação simbiótica de confiança e inspiração entre os criminosos e a população ribeirinha, francamente suportada pelos ataques. Calcula-se que os piratas fornecem 20% dos ganhos para os vilarejos, enquanto que a população costeira oferece ajuda na guarda de navios usados nos ataques, garante serviços de tradução ou fornece suprimentos aos criminosos.

Essa relação criminosa provoca conseqüências drásticas. A pirataria passa a se tornar não apenas uma profissão respeitada entre os locais, mas uma inspiração para os mais jovens, perpetuando a sua existência. Com tamanho apoio entusiasta aliada aos tempos de crise econômica, torna a eliminação da pirataria ainda mais complexa.

1.3.4 - Geografia Costeira

As atividades dos piratas podem ser muito favorecidas pela geografia natural da região. As áreas com intenso tráfego de navios, difícil acesso para as polícias marítimas, canais estreitos e com águas não muito profundas são ambiente onde os ataques podem ser executados com muito mais precisão e eficiência. Se a região apresentar muitas ilhas, haverá um atrativo ainda maior, uma vez que a maioria delas servirá como abrigos, bases de abastecimento e até mesmo como uma forma de emboscada para navios que se aproximem da região.

A geografia costeira é tão importante para os piratas que raramente ocorrem crimes em alto mar. Os estudos indicam que existe uma predominância dos ataques em áreas próximas da costa. Esse fenômeno é explicado pelo fato de os navios se encontrarem em velocidades menos intensas nessas áreas, o que facilita o ataque, e a densidade de tráfego ser consideravelmente maior, devido ao estreitamento das vias com águas navegáveis.

1.3.5 - Refúgios em Terra

Para que a complexa rede de pirataria se estabeleça em certa região, são necessárias bases de apoio logístico para os piratas em terra. Essas bases serão utilizadas para diversas funções, tais como recolher os materiais necessários a sua operação e para descarregar as

cargas obtidas nas pilhagens de outros navios. Funcionam ainda como verdadeiros esconderijos das polícias navais responsáveis por suprimir atividades ilegais no mar.

Progredindo, esses refúgios atingem uma organização tal, ajudados principalmente por ligações corruptas com entidades criminosas, que se tornam verdadeiros santuários com apoio logístico e operacional.

CAPÍTULO II

A PIRATARIA MARÍTIMA MODERNA

A Pirataria Marítima Moderna é a denominação utilizada para identificar o período de ressurgimento das preocupações comerciais em relação aos crimes no mar. Iniciou-se a partir de 1981 com a criação do International Maritime Bureau (IMB) que é um órgão vinculado ao International Chamber of Commerce (ICC), instituição responsável em conter fraudes e crimes marítimos.

Até a criação do IMB, os crimes causados por piratas se resumiam a casos fortuitos, que não representavam grandes danos ao comércio internacional. Porém, em 1983 esse novo tipo de pirataria começou a possuir vasta repercussão internacional. Na época, começaram a ocorrer graves danos ao comércio de óleo e matérias-primas para construção de máquinas entre a Suécia e Nigéria. A partir desse problema, a pirataria passa a ser objeto de discussões e começa a ganhar atenção do mundo marítimo.

Como resposta aos ataques dos navios suecos e o crescente número de ataques a navios mercantes próximo à Nigéria, costa oeste da África, a IMO outorgou uma resolução que aconselhava os países para que “[...] tomassem, como uma questão de prioridade máxima, todas as medidas necessárias para prevenir e eliminar todos os atos de pirataria e roubo à mão armada contra embarcações, aumentando ainda todas as medidas de segurança”¹¹. A partir dessa resolução, foram iniciados efetivamente os trabalhos de pesquisa, conceituação, análise e combate a pirataria moderna pela comunidade internacional.

Essa resolução da IMO, reconhecendo o potencial negativo e crescente da nova pirataria, recomendava ainda que os países fizessem relatórios de ataques ocorridos em suas águas jurisdicionais para que estudos específicos fossem executados e as estatísticas elaboradas. No entanto, poucas nações atenderam a esse requisito e muitas consequências foram geradas desse fato. Houve um atraso nos estudos acerca dos ataques, o que permitiu uma disseminação da atividade.

Com essa progressão ainda mais crescente dos incidentes nos anos seguintes, em especial no início da década de 90, houve aumento grande no número de navios sendo

¹¹ International Maritime Organization, *Measures to Suppress and Prevent Piracy and Armed Robbery against Ship*, 1985.

seqüestrados, tripulantes estuprados ou assassinados e taxas de resgates cada vez mais astronômicas. Esses problemas convergiram numa atenção especial por parte de toda a mídia internacional e das sociedades mundiais sobre uma situação que estava cada vez mais comum no transporte marítimo.

Juntamente com essa atenção crescente, regiões do mundo anteriormente ignoradas foram gradativamente se delineando como focos principais em torno das quais aconteciam a maior parte dos crimes. Nesse contexto, regiões como a Somália, o Estreito de Malacca no sudeste asiático, a costa oeste da África e até mesmo alguns pontos isolados no continente americano foram apontados como áreas de incidência da nova pirataria moderna que surgia.

Várias análises mais profundas foram então realizadas, e permitiram aos especialistas da época concluir quais os principais fatores que permitiram à pirataria ressurgir de modo tão intenso em pleno século XXI. Alguns problemas foram identificados, tais como desorganização política ou econômica na região, geografia física do local, entre outros. Partindo disso, nações de todo mundo passaram a interferir na situação no que era possível.

As operações de combate a pirataria se iniciaram por parte dos países que possuíam maior poderio militar e econômico. Porém, ao se iniciar as atividades de combate, outros graves problemas foram revelados e, mesmo nos dias de hoje, ainda não encontraram solução: os entraves sobre a definição de pirataria, sua natureza jurídica e jurisdição diplomática.

Talvez devido a esses três fatores principais que dificultam a ação dos países desenvolvidos, foi permitido tempo para a pirataria de se equipar e se disseminar mundo afora. Os países em que a pirataria se desenvolveu não tiveram meios para conter o avanço. A situação se agravou sobremaneira, e os países não puderam tomar muitas ações devido aos entraves, que se mostraram ainda mais complexos que o previsto. Assim, o nível da pirataria alcançou um patamar tão alarmante, que os ataques modernos são considerados hoje uma das maiores preocupações do transporte marítimo e do comércio internacional.

2.2 - Ataques Modernos

Com o passar dos anos, o modo de operação dos piratas variava, tanto em tempo como por localidade. A forma dos criminosos sempre foi influenciada pelo contexto social, econômico e tecnológico da época. Com a pirataria moderna não seria diferente. Ajudada

pela tecnologia de ponta e ações organizadas por financiadores, os ataques modernos estão cada vez mais precisos e bem sucedidos.

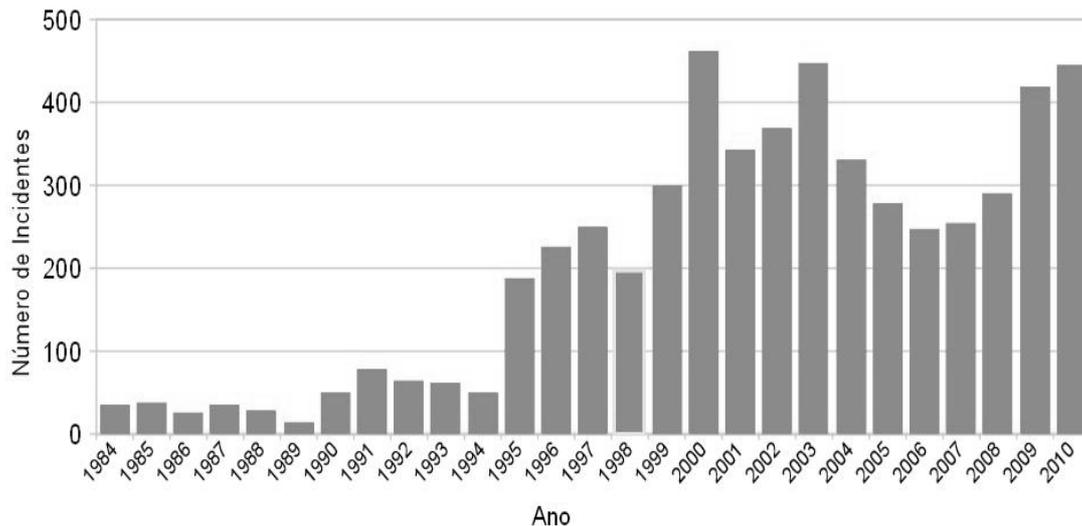
De forma geral, os ataques piratas atuais podem ser divididos em dois tipos predominantes que possuem características distintas e particulares: ataques a navios na condição de atracados ou fundeados e navios com seguimento.

Os ataques a navios fundeados ou no porto são menos violentos, no geral. A ação dos piratas é conduzida de forma rápida, visando bens que são de fácil acesso como cabos, tintas, equipamentos eletrônicos e bens pessoais de tripulantes. Outros materiais podem ser alcançados como bens financeiros encontrados nos cofres dos comandantes e estoque de materiais valiosos. Normalmente, esses ataques não proporcionam muitos lucros aos piratas e raramente resultam em ações mais violentas.

O segundo tipo são os ataques a navios com seguimento, que são mais difíceis de executar e o objetivo é sempre a carga ou o navio por completo. Tem uma dimensão maior, uma vez que são bem planejados e resultam em desaparecimento, sequestro e morte de tripulantes. Ocorrem com mais frequência no período de meia noite às quatro da manhã, a navios com velocidade média de 15 nós. A atividade dos piratas é rápida (de 15 a 20 minutos, em média) e requer uma logística “sofisticada”, que envolve o uso de barcos velozes e armas de porte. Medidas de coerção por parte dos piratas podem ser utilizadas, o que resulta em violência extrema.

A eliminação desses novos tipos de ataques, em especial do segundo tipo se envolveu de questões tão multifacetadas, que estão fugindo ao controle de autoridades locais. Os piratas utilizam barcos de alta velocidade e sempre cruzam fronteiras de países vizinhos. Essa estratégia é utilizada para que possam ser geradas situações de indeterminação política e diplomática. Assim, os países que porventura capture os piratas, ficam sem suporte legal para processá-los, puni-los ou extraditá-los. E isso prejudica todo o andamento do processo de combate a pirataria.

Devido a isso, os ataques alcançaram uma média de sucesso elevada. Para se ter uma idéia desse índice, basta uma análise rápida do número de casos ao longo dos anos a partir de 1984, conforme indica o gráfico:



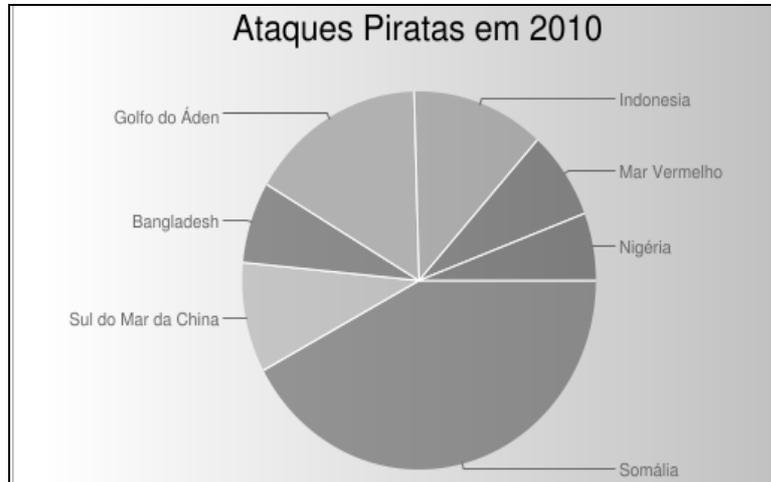
É possível observar que até o ano de 1995, os ataques se resumiam a alguns casos isolados no mundo todo, representando uma parcela ínfima dos crimes cometidos no mar. No entanto, a partir de da metade da década de 90, a pirataria chegou a alcançar um aumento de mais de 91% no ano 2000 desde 1984. Prosseguindo, após um dos maiores picos de 450 ataques em 2004, os ataques sofreram um queda crescente até 2007. No entanto, a partir do ano seguinte, o número de casos seguiu uma tendência de aumento até culminar em 445 ataques reportados. Essa estatística comprova uma falha das autoridades em lidar com os ataques modernos.

Além disso, essas projeções de ataques ainda nem demonstram a verdadeira face do problema. Todos esses números são baseados em ataques reportados pelas empresas de navegação ao International Maritime Bureau. Por razões diversas de ordem política ou econômica, nem todos os ataques são reportados. Assim, essa estimativa é apenas uma sombra do verdadeiro número de ataques que ocorrem e alcançam o sucesso pelo mundo.

Desse modo, o mundo ainda nem possui o conhecimento do quanto os piratas estão sendo prejudiciais ao mundo marítimo. Ataques surgem em toda parte, apoiados pela tecnologia de ponta, alcançam seus intentos criminosos e nem chegam aos ouvidos das autoridades. E o pior, numa taxa anual cada vez mais crescente. Talvez, esteja mais que na hora para se tomar medidas de contra ataque à altura desse grave problema.

2.3 - Focos de Pirataria Moderna

Uma breve análise dos incidentes que ocorreram desde a criação do International Maritime Bureau permite a conclusão importante da pirataria moderna: o seu desenvolvimento tem ocorrido de forma regional e concentrada em certas áreas específicas.



Dentre essas regiões, três áreas se destacam no cenário internacional dos ataques piratas: as costas leste e oeste da África e o sudeste asiático. Para se ter uma idéia da concentração de navios atacados nessa área, basta citar que, em média, metade dos ataques todos os anos a partir de 1999 ocorreram em uma das duas regiões. Em 2010, 57% dos navios atacados se encontravam em uma dessas áreas.

Um estudo mais apurado dessas regiões fornece dados surpreendentes e imprescindíveis sobre as condições em que a pirataria contemporânea surgiu e se mantém ativa. Uma vez que soluções efetivas estejam sendo buscadas para resolver esse problema, as respostas podem estar nos maiores focos mundiais de pirataria moderna.

2.3.1 - Somália

A República da Somália é um país localizado no nordeste africano, numa região conhecida como Corno da África. Possui uma extensão de 637 mil km² e população de 11 milhões de habitantes. A principal cidade e capital do país é Mogadíscio, com população de 800 mil habitantes. A língua oficial é o somali, sendo os idiomas árabe e italiano, no Sul, e o inglês, no Norte, bastante difundidos.

Desde 1991, o país se encontra com graves problemas sociais, econômicos e políticos devido à guerra civil que foi instalada após a queda do presidente Siad Barre. Esse

fato provocou forte instabilidade entre os clãs locais, que não chegaram a um consenso sobre o novo líder da nação africana. A guerra tem interrompido a agricultura, base econômica do país, e distribuição de alimentos, o que instaurou um regime de fome sobre toda a Somália e insatisfação por parte de população, que inicia a eleger líderes próprios para a solução dos problemas que os afligem.

Todo esse contexto político que começou no início da década de 90 propiciou o aumento da atividade criminosa no país, em especial aquela cometida no mar. Ao largo do Chifre da África, os piratas iniciaram a prática de seqüestro de navios e petroleiros em troca de resgate, o que tornou a região uma verdadeira ameaça à navegação internacional. Em 2010, dos 445 ataques a navios ocorridos, 139 aconteceram na costa leste da África, o que comprova esse local como um foco preocupante de pirataria.

Certos fatores já foram identificados como facilitadores para o aparecimento da pirataria na área. Além das instabilidades políticas e econômicas já citadas, existe a localização geográfica. A costa da Somália abriga numerosas ilhas que servem como esconderijos nas táticas de piratas e o Golfo do Áden uma alta densidade de tráfego, já que serve de canal para 20.000 navios anualmente. Essas embarcações são obrigadas navegar em velocidades inferiores, facilitando a execução dos planos dos criminosos.

Outro fator que assola a Somália e favorece a pirataria é a fome instaurada no país. Esse problema promove o apoio da população a essa atividade, uma vez que parte dos lucros adquiridos por piratas é revertida em bens e suprimentos para os vilarejos de origem dos criminosos. Essa relação cooperativa entre ribeirinhos e piratas tem causado um ingresso ainda maior por parte da população na atividade criminosa, em especial de pescadores somalis. Aliados com seus conhecimentos de navegação, tornam a atividade ainda mais perigosa e eficiente. Mais que isso, transformam uma nação já castigada pela fome e desordem pública numa verdadeira ameaça aos interesses mundiais.

Dito isso, algumas lições podem ser compreendidas com a pirataria na Somália, e podem ter papel decisivo na criação de políticas repressivas e conscientizadoras. Países com pouca organização interna, desde níveis políticos a sociais, parecem ser mais propensos ao aparecimento da criminalidade, incluindo a marítima. Assim, quaisquer medidas que forem adotadas para combater a pirataria devem ter uma vertente de organização que partirá do meio interno dos países, preparando o ambiente para uma recepção do apoio externo. Sem essa resposta interna, qualquer intervenção internacional não será suficiente para impedir o ressurgimento dos piratas.

Em longo prazo, as ações se encarregariam de conscientizar a população dos riscos atribuídos ao aliciamento de piratas e das conseqüências imediatas dessa atividade, em especial das populações ribeirinhas. Agindo assim, o recrutamento de novos criminosos poderia ser diminuído, evitando o aparecimento de novos focos e possíveis crimes.

Todas essas ações poderiam ser estendidas para países com situação semelhante à da Somália, em especial a Nigéria. O país ainda representa pouca ameaça aos navegantes que passam pela área. Porém, com a situação de pobreza absoluta enfrentada pela população e o alto nível de corrupção, o país pode representar um foco de pirataria nos próximos anos.

Fazendo assim, a política de repressão permitirá não apenas eliminar o problema de países afetados, mas evitará o problema de se alastrar pelo resto do continente e dos oceanos vizinhos. Isso envolve muita ajuda humanitária, conscientização da sociedade e medidas preventivas aos países ameaçados. Por que sem todos esses fatores contribuindo conjuntamente, todas as outras ações poderiam ser seriamente comprometidas.

2.3.2 - Sudeste Asiático

A pirataria que ocorre atualmente ao sudeste do maior continente do planeta é quase que uma conseqüência do avanço do comércio marítimo, cada vez mais intenso, e da fragilidade nas relações diplomáticas dos países, especialmente no que tange a resolução de crimes cometidos em áreas internacionais.

A Malásia, Indonésia e Cingapura são os países mais afetados pela criminalidade marítima cada vez maior na região. Os piratas se aproveitam da proximidade entre os três países, cometendo os ataques em um, para se refugiar nos outros. Sem uma cooperação internacional efetiva na área, ocorre uma confusão entre os países quanto à jurisdição e responsabilidade contra os ataques.

Além disso, a Indonésia, o maior foco da região, tem se envolvido de forma mínima no combate aos piratas. Isso se deve a falta de recursos do país, que se encontra constantemente atingido por tragédias naturais e por não obter grandes lucros do comércio marítimo, uma vez que não é um ponto de parada para os navios que trafegam na região. A instabilidade política da ilha desde o fim de regime de ditadura em 1998 também agrava a situação.

Além disso, geografia do Sudeste Asiático também possui papel fundamental: as numerosas ilhas da região representam uma excelente estratégia para os criminosos, que as utilizam como pontos de logísticas, abrigo e até mesmo como pontos de emboscada. Além dessas ilhas, o estreitamento entre a Malásia e a Ilha de Sumatra, um canal conhecido como Estreito de Malacca, recebe especial atenção dos piratas.

Isso é explicado pelas características desse estreito: estima-se que aproximadamente 25% da frota mundial passem anualmente pelo Estreito de Malacca (MUNNS, 2004, pg. 02). Representa uma verdadeira ameaça aos navios que por ali trafegam por dois motivos: a profundidade do local e o intenso tráfego no estreito, que obrigam os navios a navegarem numa velocidade bem inferior a normalmente utilizada, se tornando uma presa fácil para ataques.

Mas o Estreito de Malacca não é o único ponto a ser atingido pela pirataria. A imensa costa da Indonésia fornece uma imensa quantidade de portos e ancoradouros disponíveis para a operação dos piratas, tornando os ataques ainda mais organizados e precisos também nessa região.

Assim, é evidente a importância da cooperação internacional para a supressão da pirataria, já que possui fatores tão fortes para o aparecimento de pirataria, e com poucas opções de correção. Pois, enquanto a região não unir esforços para evitar a estratégia dos piratas de se utilizar das fraquezas de fronteiras, relações diplomáticas e geografia local, a pirataria irá florescer como tem feito desde o início da década de 90.

CAPÍTULO III

Medidas de Combate à Pirataria

"A única maneira realmente de sucesso para resolver o problema da pirataria é através de uma estratégia que se concentra na dissuasão, segurança, o Estado de direito e desenvolvimento. Nosso objetivo comum deve ser uma solução sustentável".

(Ban Ki-Moon – Secretário Geral da ONU)

Graças à organização política e tecnológica dessa era, o mundo dispõe de diversas opções de combate à pirataria. A comunidade internacional desenvolveu diversos sistemas e estratégias de repressão aos piratas desde seu ressurgimento. Ainda assim, e apesar de tanto aparato estratégico e tecnológico, a pirataria não foi ainda eliminada. E pior, continua aumentando o número de ataques.

Ao longo dos anos, foi verificado que apesar da variedade de opções disponíveis, algumas opções simplesmente não funcionavam em certas áreas, ou não ofereciam a eficiência exigida, ou ainda não atendiam aos padrões de segurança e custo necessários. As ações de combate não resultavam em operações bem sucedidas, e representavam tão somente um gasto adicional ao orçamento mundial. Era necessário um fator a mais que permitisse encaixar cada medida de combate nas áreas adequadas. Essa era a resposta pela qual, apesar de tantas opções, a pirataria ainda não tinha sido, nem foi ainda, eliminada.

Por isso, alguns princípios básicos foram desenvolvidos de forma garantir que uma medida de combate possa ser usada e que possua a eficiência necessária na área em que será aplicada. Mais que isso, essas regras permitem que o combate não esbarre em outras questões que poderiam dificultar ou prejudicar o sucesso do combate à pirataria.

Desses princípios, o primeiro fator a ser salientado é que cada região possui uma natureza política, econômica, jurídica e geográfica específica. A pirataria se desenvolve de maneira peculiar em cada local devido a esses aspectos. Por isso, as medidas de combate também devem acompanhar essa individualidade de cada região. Somente dessa maneira é que pode se garantir que a medida que será aplicada cumprirá com eficiência o seu objetivo na área considerada.

Um caso que exemplifica bem essa necessidade de se considerar os aspectos específicos da região foi o uso de patrulhamento das águas executados por países como Inglaterra e EUA. Essa medida se mostrou bastante eficaz na costa leste da África, numa região chamada Corno de Horn. Na época, o Japão desejou aplicar a mesma medida para o sudeste asiático, mas não obteve o mesmo sucesso. O sudeste asiático é formado por diversas ilhas, diferentemente do Corno de Horn. Essas ilhas serviam de esconderijos aos piratas, e o patrulhamento japonês não conseguia deter o avanço dos ataques na região. Nesse caso, como o aspecto geográfico próprio da região foi desconsiderado, a opção de combate se mostrou ineficaz para o problema, identificando a necessidade de uma solução própria para a área afetada.

Além dessa característica, é preciso salientar que a solução desenvolvida tenha consequências aceitáveis, ou seja, essas opções de combate devem, antes de tudo, ser sustentáveis. Essa qualidade permite que as práticas antipirataria possam perdurar enquanto o problema existir, e que todas as suas ações envolvam táticas que respeitem outras leis, tratados, convenções ou mesmo as legislações da região. A única forma de se garantir que todas as ações sejam legítimas e eticamente aprováveis é obrigando-as a se adequarem ao contexto em que o problema se insere.

Outra característica indispensável ao combate a pirataria envolve a segurança. As ações dos piratas geram situações que põe em risco a carga do navio, a embarcações em si, a vida dos tripulantes e suas próprias vidas. Desse modo, é indispensável que as ações de combate tenham cuidado sobre esse aspecto, evitando ações precipitadas ou arriscadas, pois poderiam comprometer o sucesso de toda uma missão.

Unindo essas diretrizes como um ponto de partida para a escolha da opção de combate, torna-se muito mais prático selecionar e aplicar as várias medidas efetivas no combate, de acordo com a situação de risco envolvida e a região considerada. Mais do que isso, é possível garantir mais claramente que as opções possam ser eficientemente empregadas, e os objetivos pretendidos sejam plenamente alcançados.

Medidas de Melhoria do Plano Jurídico Internacional

Adequação da legislação internacional.

A legislação internacional a cerca da pirataria é composta atualmente pelas convenções e tratados que propõem definições, naturezas, princípios e tratamento da atividade criminosa no mar. A maior destas legislações específicas é a Convenção United Nations Convention Law of Sea (UNCLOS) de 1982.

Conforme foi tratado no capítulo 1, existem diversos problemas associados à convenção quando tratando da pirataria. Apesar de ser atualmente a lei majoritária acerca do assunto, apresenta sérios problemas de ajuste aos desafios provocados por este crime. Os termos usados pela convenção são antiquados, certas situações jurídicas não encontram definição precisa na lei e todo o processo jurídico da pirataria é prejudicado. A convenção não lida com o problema da maneira adequada. Não existe a precisão necessária para um crime com tantos desdobramentos políticos, diplomáticos e jurídicos.

Além de estar desfocada do verdadeiro problema, a Convenção LOS ainda não estrutura claramente as entidades internacionais de combate à pirataria. Atualmente, não existe nenhum órgão ou agência especializada em fazer cumprir a legislação internacional sobre a pirataria. A IMO tem se encarregado de verificar o cumprimento da legislação, mas essa não é uma agência especializada no assunto. Ocorre assim um prejuízo do funcionamento e a eficiência no combate.

Por último, é preciso ressaltar que a UNCLOS é apenas uma convenção entre os países membros, e sua assinatura é de caráter voluntário. Isso acaba por se tornar um problema quando certos países resistem em adota-la como legislação maior no que diz respeito a pirataria. Essa situação se agrava ainda mais quando esses países que deixaram de assiná-la possuem localizações geográficas especiais para sucesso da convenção.

Dito isso, o primeiro passo de medidas que visem à adequação dessa convenção é uma melhoria de definição criminal. Os órgãos especializados em pirataria deveriam fornecer um conceito de pirataria que estivesse de acordo com as tendências dos crimes. Nesse contexto, a definição dada pelo IMB pode ter conseqüências positivas, conforme discutido no primeiro capítulo.

Com a legislação reformulada, seria preciso uma estruturação do organograma de combate à pirataria. Os países deveriam instituir um órgão internacional que regulasse as atividades de prevenção e combate à pirataria. As estratégias e operações poderiam agora ser elaboradas e discutidas de forma unificada e global por especialistas do mundo inteiro.

Com todo esse processo interno de estruturação, os órgãos e líderes internacionais poderiam sugerir assinatura de todos os países à nova convenção reformulada. Essa exigência poderia ser feita através de relações diplomáticas e campanhas internacionais. Dessa forma,

um maior número de assinaturas da convenção evitaria os problemas provocados pela falta de apoio por parte de regiões necessárias para tratamento da pirataria. As políticas de combate aos piratas poderiam amplificar seu alcance e, conseqüentemente, aumentar a taxa de sucesso obtido.

Após todas essas medidas, a legislação poderia representar não mais uma limitação, como tem sido nos dias de hoje. Antes disso, estaria finalmente sincronizada com os problemas do mundo atual. Depois de estruturada e legitimada pelas nações de todo mundo, poderia representar num aliado forte e favorável no combate à pirataria.

Enquadramento jurídico dos Piratas Capturados

As medidas legais contra os piratas capturados por forças internacionais sempre foi uma questão difícil de lidar, pelo menos em teoria. Por todo mundo, existem diversas opiniões acerca da natureza criminal da pirataria e como esta deve ser justamente penalizada. Alguns governos optam por capturar e julgar os piratas por suas próprias leis. Outros preferem entregá-los às autoridades legais de seus países de origem para que estes se encarreguem da tarefa. Assim, nunca houve um consenso acerca do procedimento em relação ao lado jurídico da pirataria.

O problema surge quando os países de origem dos piratas interferem judicialmente no julgamento dos piratas, quando estes são julgados por seus captores. Essa situação é capaz de provocar diversas pendengas políticas e diplomáticas na medida em que as penalidades aplicadas pelos países que capturaram o sejam consideradas injustas ou discriminatórias. Assim, as relações de ambos os países podem acabar sendo abaladas pela falta de entendimento no tratamento penal dos criminosos.

Outra questão é que, por vezes, os países de origem de certos piratas simplesmente não possuem leis próprias acerca da pirataria ou que estas estão desatualizadas em relação à sua natureza criminal. Uma vez que os piratas são entregues, as penalidades aplicadas por tais podem acabar sendo exageradamente leves ou simplesmente inexistentes, favorecendo os piratas na soltura e perpetuando suas atividades.

Felizmente, esses problemas não parecem difíceis de resolver. O fato é que os estudiosos das leis internacionais não vêem impeditivos legais que permitam a criação de tribunais internacionais ou especiais que permita processar e penalizar criminosos envolvidos em crimes de pirataria. As leis e convenções fornecem amplos recursos legais que permitam

caracterizar os piratas como transgressores de leis internacionais, e por isso, sujeitos ao plano jurídico de leis e tribunais internacionais.

Dessa, forma, os tribunais criados evitariam possibilidade de confronto político entre os países envolvidos. Todos os processos seriam tratados através de convenções internacionais, dispensando a atenção ou comprometimento de outras entidades nacionais. Além disso, haveria uma maior uniformidade na penalização dos piratas e se poderia evitar decisões discriminatórias, excessivamente brandas ou inexistentes.

Por isso, no tratamento jurídico dos piratas, de forma que possam ser adequadamente julgados, processados e penalizados, tribunais especiais podem ser criados de forma a julgá-los de forma justa e em total acordo às convenções internacionais, não às leis específicas de cada país. Poderá haver uma garantia que todos os piratas capturados não sejam simplesmente entregues e soltos em seguida. Antes disso, serão julgados nas balanças da justiça mundial e na medida de suas transgressões.

Medidas de Combate ao Plano Financeiro e Logístico dos Piratas

Desestruturação da Cadeia Financeira da Pirataria

Existe uma característica em relação à pirataria marítima que a diferencia de outras atividades criminosas. Diferentemente de outros crimes cometidos ao longo da história humana, suas motivações nunca foram baseadas em causas políticas, raciais ou religiosas. Antes disso, a pirataria sempre visou o lucro financeiro como seu único e maior objetivo.

O fato é que esse lucro financeiro da pirataria é a engrenagem que movimenta toda a cadeia. Através dele é que ocorre o pagamento dos piratas, a melhoria na tecnologia de atuação dos criminosos e o retorno financeiro dos seus investidores. É, certamente, a energia que não apenas sustenta todo o sistema criminoso, mas que também é responsável pela sua subsistência ao longo dos anos.

A cadeia financeira da pirataria funciona da seguinte forma: os lucros obtidos são divididos e uma pequena parte servirá aos próprios executores. O restante do dinheiro irá se deslocar para outros continentes para financiar os negociadores da pirataria, especialmente na Europa. Logo depois, volumosas quantias de dinheiro irão se devolvidas para financiar os piratas e assim o ciclo financeiro se completa. Esse sistema funciona para garantir que o

processo seja alimentado, desde o pirata ao investidor, e para garantir que os criminosos estejam preparados para agir quando forem executar seus intentos.

Vendo dessa forma, é possível concluir que o dinheiro e sua conseqüente movimentação são os principais braços da rede criminosa. Se as autoridades legais pudessem monitorar para onde esse dinheiro dos ataques é enviado, quais os responsáveis por financiar os piratas e quem recebe os benefícios monetários, a batalha contra a pirataria sofreria avanços impactantes.

Felizmente, rastrear o dinheiro não seria uma atividade muito difícil. Atualmente, existem diversas instituições que conhecem como o capital financeiro ilegal se desloca pelos bancos do mundo, tendo como exemplos o United States Treasury e o International Centre for Asset Recovery (Basel). Graças a esses órgãos, o dinheiro ilegal advindo dos pedidos de resgate poderia ser facilmente monitorado e as contas beneficiadas poderiam ser encontradas.

Uma vez que as contas fossem identificadas, a tarefa mais complexa seria embargá-las. Ainda assim, com apoio político internacional e suporte legal dos países envolvidos, os bancos e paraísos fiscais poderiam ser pressionados a quebrar a sigilo bancário desses criminosos. Assim, as contas desses financiadores poderiam ser “congeladas”, impedindo qualquer tipo de movimento financeiro.

As conseqüências dessas medidas seriam drásticas e imediatas: toda a cadeia da pirataria, investidores e beneficiários, bases de apoio logístico e os próprios piratas não possuiriam apoio capital para perpetuar suas atividades. A pirataria sofreria um desfalque tamanho que não poderia mais representar um grande risco ao mundo marítimo. E, assim, as ações de combate seriam ainda mais simples e efetivas.

Combate às Bases de Apoio Logístico

A logística apurada que a pirataria moderna desenvolveu ao longo dos anos é um aspecto primordial que permitiu que esta se desenvolvesse nos dias de hoje. A rede dos piratas conseguiu criar verdadeiras bases logísticas nos continentes que são responsáveis por fornecer os diversos produtos e serviços para a condução de todas as suas atividades.

A execução de todas as fases de uma operação de seqüestro de navio de forma bem sucedida sempre exigiu esse apoio logístico em terra. Um pirata jamais poderá agir eficientemente sem esse tipo de organização administrativa e econômica. Direta ou

indiretamente, todos os piratas necessitam ser apoiados por alguma forma de cooperação estratégica no continente.

Assim, combater essas bases de apoio seria prejudicar todo o organograma logístico e administrativo que envolve a pirataria. Se as bases fossem fechadas, não haveria meios para que os criminosos pudessem se organizar, nem haveria ainda locais para guarda dos navios seqüestrados ou para negociação dos resgates. Sem possibilidades do que fazer com os navios após seqüestrá-los, a única opção que restaria aos piratas seriam os primitivos roubos a mão armada.

As conseqüências positivas desse fato é que os roubos a mão armada sempre representaram uma parcela mais amena do problema comparada aos sequestros. Em geral, nesses casos não é usada uma violência muito excessiva e somente os bens da tripulação são alvos do furto. Além disso, como nesses casos a logística não é tão apurada, a possibilidade de os piratas serem combatidos por forças costeiras é ainda mais facilitado.

Mas a situação não é tão simplificada. A grande questão aqui é que o governo dos países onde a pirataria floresce mais substancialmente, em geral, não dispõe de capacidade de ajudar na tarefa, tanto no fechamento das bases quanto nos combates aos piratas remanescentes. Em geral, esses países possuem grave desestabilização política e econômica, e demonstram uma ineficiência em exercer suas funções básicas de apoio à população ou combate às atividades criminosas.

Por isso mesmo, nessas tarefas os órgãos internacionais teriam um papel fundamental. Suas ações iniciais seriam combater os recursos humanos empregados na rede de pirataria marítima. Primeiramente, deveriam restabelecer as oportunidades de emprego para os incentivadores da atividade e os próprios piratas. Em cooperação com as autoridades locais, poderiam criar um programa de oportunidades de emprego que poderia resgatar as pessoas usadas nos ataques e nas bases de apoio, provocando uma diminuição no contingente utilizado pela pirataria.

Uma vez que as oportunidades estivessem restabelecidas em terra, os incentivadores da pirataria poderiam repensar suas alianças perigosas com os criminosos. Estimulados por outras oportunidades legais de lucro proporcionadas pelos órgãos internacionais, poderiam desistir de apoiar a atividade, causando um grande desfalque econômico no sistema como um todo.

Por fim, as bases logísticas, já enfraquecidas pela falta de recursos financeiros e humanos, poderiam ser atacadas por combate direto. As forças internacionais poderiam se aliar as autoridades locais para realizar estratégias mais adequadas para abordá-las e destruí-

las. Também deveriam ser criadas medidas que evitassem uma reabertura dos locais a favor dos criminosos, como um patrulhamento da área ou estabelecimento de outras entidades no local.

Sem bases de apoio em terra, os piratas ficariam sem locais próprios para a execução e finalização de seus crimes. Toda a estrutura administrativa, econômica ou logística usada para facilitar a condução dos seqüestros seria gravemente afetada. Com uma estrutura de organização tão deficiente, os piratas seriam reduzidos a verdadeiros ladrões de alto mar, que sem uma organização mais complexa, se tornariam algozes fáceis de combater.

Medidas de Melhoria do Plano Diplomático

Cooperação Internacional no Combate a Pirataria

A cooperação internacional de combate a pirataria é uma estratégia desenvolvida que engloba a participação de três entidades: armadores, órgãos antipirataria e o Estado. O conceito principal nesse plano é o de reestabelecer e melhorar as relações entre os três, em especial a relação de ligação dos órgãos de combate à pirataria entre os armadores e os governos.

A razão de se atentar para a relação entre os três é evidenciada por barreiras que tem impedido os países de desenvolverem uma política efetiva de combate aos ataques. Atualmente, existe uma indisposição das empresas de navegação em relatar os ataques ocorridos contra seus navios. Essa omissão não permite que ocorra uma reunião de informações essenciais sobre a pirataria moderna e sobre o seu desenvolvimento.

Conseqüentemente, isso acaba por prejudicar os governos dos países afetados. Como não recebem os relatórios das empresas sobre os ataques enfrentados, o Estado não dispõe de informação suficiente sobre o problema. Os próprios países afetados perdem a oportunidade de conhecer a verdadeira ameaça que enfrentam e não desenvolvem meios de combatê-lo.

Por isso, a comunicação entre as três entidades parece ser a chave para resolução dessa situação. Os armadores e os órgãos antipirataria precisam melhorar os mecanismos atuais dos sistemas de informações e dados sobre os ataques por todo o globo. Essas informações poderiam detalhar padrões importantes de atuação dos criminosos e as áreas que estes ocorrem com mais freqüência.

As conseqüências de uma maior quantidade de informações sendo enviadas seriam visíveis em pouco tempo, com estatísticas reais sobre a pirataria, maiores detalhes sobre os criminosos e as diversas formas de ataques. Sem contar que, depois de publicados os estudos e análise produzidos com bases nessas informações, haveria um aumento da visibilidade política e pública internacionalmente acerca dos perigos provocados pela pirataria e suas implicações mundiais.

Com essa nova realidade, os Estados dos países afetados contariam com informações valiosas para analisar, desenvolver e executar suas ações antipirataria. Os modelos de sistemas a serem projetados para contê-la estariam ainda mais adequados ao verdadeiro problema e por isso, as ações seriam ainda mais eficientes e conclusivas.

Obviamente, existe uma infinidade de outras questões a serem resolvidas no que diz respeito às essas relações entre armadores, órgãos de combate à pirataria e Estado. No entanto, o desenvolvimento dessas ligações no combate a pirataria é altamente necessário para que se promovam ações suficientemente efetivas nessa guerra que pode estar apenas começando.

Acordo regional de Combate

O acordo regional de combate é uma espécie de comprometimento diplomático das nações que as obriga a fiscalizar suas águas territoriais e ajudar no combate à pirataria. O acordo prevê ainda a criação de forças operacionais de patrulhamento para que se possa evitar qualquer tipo de atividade criminosa que possa ocorrer dentro da sua área de atuação.

A utilização de um acordo dessa natureza já foi utilizada anteriormente e se mostrou bastante eficiente. Malásia, Indonésia e diversas ilhas do Pacífico Sul realizaram um acordo regional de combate para a região do Pacífico Sul. As forças criadas pelo acordo conseguiram relativo sucesso em diminuir o número de ataques de piratas naquele local, especialmente no canal chamado Estreito de Malacca. Graças a esses resultados positivos, foi sugerida a possibilidade de que essa medida pudesse ser igualmente bem sucedida em outras regiões.

Felizmente, existem diversas razões para se acreditar nisso. Primeiramente, o acordo será discutido pelas nações que enfrentam diretamente o problema da pirataria na região, dispondo de informações valiosas sobre a questão. Além disso, os países poderão determinar como serão conduzidas operações fornecidas pelo acordo de modo que sejam

consideradas as características específicas da região. Sendo assim, o acordo será totalmente ajustado para a área a qual foi desenvolvido, diminuindo assim a possibilidade de insucesso substancialmente.

No entanto, alguns governos ainda hesitam em utilizar essa medida, em virtude da falta de benefícios imediatos que justifique tamanhos esforços e custos. É fato que essa medida envolve altos custos financeiros, o que tem provocado uma fraca atenção sobre esses tipos de acordos diplomáticos.

Ainda assim, existem algumas possibilidades que podem diminuir o encargo financeiro sobre os países que realizarão tal aliança. Um sistema tributário poderia ser aplicado sobre portos e armadores que freqüentassem as águas desses países para prover fundos que financiassem as ações do acordo.

Ambos os lados poderiam se beneficiar desse suporte financeiro e do acordo regional de combate. Os navios mercantes poderiam dispor de um aumento substancial da segurança quando freqüentando áreas de risco. Haveria uma economia bastante razoável no que se refere ao uso de medidas de segurança a bordo e eliminação de custos devido aos prejuízos causados por ataques piratas.

Por sua vez, os governos dos países acordantes disporiam da logística necessária para a realização de seus objetivos de combate a atividade criminosa no mar. Já suportados pelas empresas de navegação e pelos portos nacionais, o Estado disporia de receita e apoio necessários dessas organizações para deter o avanço da pirataria nas regiões de sua responsabilidade.

Medidas de Plano Operacional

Melhoria de Sistemas Nacionais de Vigilância.

A melhoria de sistemas nacionais de registro e vigilância é uma medida operacional que envolve uma padronização no cadastro de registros de navios nas diversas autoridades marítimas pelo mundo. Objetivo central seria produzir um cadastro internacional único onde seriam registradas todas as embarcações do mundo e suas respectivas características.

Os benefícios de um sistema padronizado dessa natureza seriam bastante apreciáveis. Por exemplo, a identificação de um navio pirata ou um navio que tenha sido seqüestrado por piratas seriam uma atividade mais simples. As autoridades quando

abordando certa embarcação, poderiam consultar o sistema único dos registros e tomariam conhecimento de sua origem, nacionalidade, bandeira e de sua atividade rapidamente. Do mesmo modo, um comprador que venha a comprar um navio que tenha sido fruto de seqüestro, terá a possibilidade de consultar o sistema de registros, constatando facilmente a origem do navio seqüestrado e a natureza ilegal da operação.

Apesar dessas vantagens importantes para a vigilância e para o combate ao comércio de navios sequestrados, essa medida é pouco aceita internacionalmente. Uma atualização desse porte em todos os sistemas de registros do mundo envolve profundas mudanças. Os sistemas são, em geral, antigos e, dada a quantidade de embarcações envolvidas, a essas alterações gerariam altos custos econômicos.

Desse modo, é preciso exigir uma necessidade de mudança primeiramente dos países que possam arcar com tais custos. Para isso, seria preciso pressões políticas intensas no sentido incentivar essas nações para reconhecer os benefícios para uma transformação desse porte. Desse modo, estudiosos dessa medida precisariam de modelos convincentes no sentido de observar os benefícios que uma medida dessa magnitude poderia produzir.

Após isso, organizações internacionais poderiam ajudar através de políticas de disseminação e venda dessas idéias e visualização dos benefícios que padronização dos registros poderia oferecer à indústria da navegação. Isso poderia ser feito através de simpósios internacionais produzidos por órgãos como a IMO e o International Maritime Bureau, que mostrariam aos países a necessidade da questão e os benefícios que poderiam ser produzidos.

Uma vez que os países ricos adotassem a medida, não haveria mais impeditivos grandes para os países menos desenvolvidos. Apoiados pelos modelos já criados de atualizações de cadastro e pelos incentivos financeiros fornecidos pela comunidade internacional, a implementação da medida seria facilitada. O sistema poderia finalmente funcionar plenamente e de forma padronizada para atender as exigências do combate ao comércio ilegal de navios e às embarcações piratas

Desenvolvimento de um Modelo Padrão.

O desenvolvimento de modelo padrão é um plano estratégico criado por órgãos internacionais com objetivo de ajudar os países a criar estratégias de combate e penalização a pirataria em sua águas. É uma medida desenvolvida especialmente para países com

dificuldade ou impossibilidade de efetivar sua participação no combate ao crime marítimo e suas manifestações.

Esse modelo padrão poderia ser desenvolvido através dos conhecimentos e dados estatísticos fornecidos por órgãos como a Câmara Internacional para o Comércio. Através de pesquisas junto às autoridades de cada país, a Câmara reuniria o máximo de informações possível e produziria os relatórios contendo as semelhanças e diferenças na forma como a pirataria atua em cada região. De posse dessas informações, os órgãos mais operativos como o IMB poderiam realizar estudos e desenvolver um panorama geral de como seria modelo padrão. Assim, através desse plano geral, cada país poderia desenvolver suas políticas antipirataria, respeitando seus recursos e suas limitações.

O benefício de um plano estratégico com esse alcance é a possibilidade de maior entendimento e entrosamento das autoridades legais no tratamento da pirataria. Atualmente, a forma como a pirataria é encarada varia em cada país. Assim, ocorrem situações onde não se obtêm consenso sobre como a pirataria deve ser combatida, penalizada e eliminada. Esse desentendimento provoca um beneficiamento dos piratas que agem nas brechas da jurisdição e das leis internacionais para perpetuar seus crimes. O modelo padrão poderia sempre ser uma referência quando houvessem esses entraves jurídicos ou complicações operativas.

Além disso, um sistema dessa natureza seria especialmente útil para nações que não possuem recursos, sejam humanos ou econômicos, de desenvolver uma política efetiva de combate. Baseados no modelo padrão, tais nações poderiam ter um referencial para criar e implementar suas ações de combate já adequadas às características da pirataria na região.

Obviamente, existem alguns outros fatores que devem ser observados para um sucesso da medida. O primeiro deles é a flexibilização das diretrizes. Conforme fora explicado, todas as medidas de combate a pirataria devem levar as características do local em consideração. Com o modelo padrão, não poderia ser diferente. As estratégias determinadas pelo modelo devem possuir flexibilidade para que as autoridades possam agir de maneira adequada à cada situação específica de cada região.

Além disso, essa medida só poderia ser bem sucedida se fosse ratificada pela maior parte das nações mundiais. O problema é que qualquer medida internacional possui assinatura em caráter de voluntariado. Nenhum país pode ser forçosamente aceitado a aceitar certa legislação, muito menos um modelo padrão de combate à pirataria. O pior é que uma vez que países que possuem posições estratégicas não aderissem à nova política, o modelo padrão iria falhar.

Desse modo, mais uma vez é evidenciada a importância da flexibilidade e das relações diplomáticas no tratamento desse problema crônico e internacional, principalmente quando o que se discute é uma padronização nas medidas de combate. Além das preocupações exibidas pelas nações, a pirataria exige uma completa união e engajamento no intuito não só de colaborar para a criação de medidas contra a pirataria. São exigidas que todas as nações tomem parte das medidas criadas, para que os problemas causados pela pirataria possam finalmente serem eliminados.

3.7 - Forças Privadas de Segurança

O uso de forças privadas de segurança a bordo dos navios talvez seja a primeira idéia que surge quando se discute medidas de combate à pirataria. Essa possibilidade já foi utilizada anteriormente e bastante discutida nos fóruns de debate da questão da pirataria. A medida em si, é bastante simples. Consiste no emprego de empresas de segurança treinadas para operações no meio marítimo para retardar os ataques dos piratas ou impedi-los através de medidas de coerção ou força física.

Apesar de bastante simples e relativamente de baixo custo, o uso de forças de privadas ainda possui campo de aceitação limitado. Isso é uma consequência do fato que os navios têm certa liberdade para transitar entre diversos países. Como alguns tripulantes desses navios estariam armados, os países hesitam em permitir a presença desses navios temendo por sua segurança e soberania nacional.

Independente desse problema de ordem militar, o uso de forças privadas já se mostrou bastante eficiente nas situações em que foi utilizada. Algumas companhias de navegação adotaram as forças privadas em algumas regiões do mundo mais receptivas a essa medida, e obteve uma parcela interessante de sucesso. Isso demonstra que a medida pode ser viável se for legislada adequadamente e empregada pelas empresas de navegação.

No entanto, é preciso ressaltar que essa medida é bastante complexa e delicada e, portanto, deve ser aplicada com bastante prudência. Em certos casos, as forças armadas poderiam servir de grande intimidação para os piratas. Porém, em outros casos, elas só iriam incentivar o combate direto entre os envolvidos, aumentando significativamente a severidade do problema. Por fim, o saldo de mortes e danos financeiros provocados poderiam não ser

vantajosos para a empresa de navegação e a medida se mostraria um prejuízo maior que os próprios ataques piratas.

Em vista desse risco, é evidente a necessidade de uma aplicação correta e adequada dessa medida, pois, do contrário, as implicações negativas, como excesso de violência e mortes excessivas, poderiam até mesmo neutralizar os benefícios alcançados. O ideal é que sofra uma análise precisa e detalhada para que se verifique que a sua utilização seria conveniente na região considerada.

Preparação dos Navios para os Ataques

A preparação dos navios para os ataques piratas são medidas aconselháveis para tornar o navio mais protegido contra os ataques. Em geral, são ações simples e que desconsideram inicialmente o nível tecnológico da embarcação. Foram desenvolvidas por órgãos especializadas com base em informações sobre condições que tornam os ataques mais fáceis e a forma de atuação dos criminosos. Essas táticas se mostraram tão úteis que foram recomendadas pela Organização Marítima Internacional e incluídas na publicação “Best Management Practices”.

Para que essas ações sejam implementadas, é preciso verificar inicialmente qual o nível que embarcação possui para enfrentar ameaças de risco leve, média ou elevadas. A velocidade máxima de marcha do navio é um fator preponderante nessa questão. Por exemplo, se o navio for capaz de desenvolver velocidades maiores que 21 nós, este poderá utilizar as áreas criadas e patrulhadas por marinhas estrangeiras, uma situação considerada como risco médio. Por outro lado, se o navio não desenvolver velocidades acima de 21 nós ou possuir uma borda livre menores que 5 metros será uma presa fácil para os piratas, devendo, por isso, evitar áreas de grande e médio risco.

Além disso, existem práticas e ações para os navios quando atravessando áreas de risco. Dentre essas práticas, as mais importantes são:

- Independente da marcha do navio, os tripulantes devem aumentar o nível de atenção ao ambiente a sua volta, através do radar e binóculos e câmeras instaladas a bordo do navio de forma a melhor o tempo hábil para identificar o ataque e realizar o pedido de ajuda. Devem também se manter em constante comunicação com autoridades locais, na medida do possível.

- Uma vez dentro das áreas de risco, sendo identificadas ameaças de piratas, o navio deve usar manobras evasivas de forma a afastar os navios dos piratas. É necessário impedir que se aproximem por sotavento do navio, uma vez que será ainda mais fácil abordar o navio.
- Os armadores de navios que transitam em áreas de risco devem ser encorajados a empregar um número maior de tripulantes para aumentar a segurança da embarcação. Além disso, é preciso que esses tripulantes não sejam submetidos a mau pagamento ou trabalho excessivo para que não tenham resistência reduzida quando forem atacados.
- a Organização Marítima Internacional deve continuar incentivando as universidades marítimas a fornecer conhecimentos aos marítimos de como proceder em caso de ataques de piratas. Os treinamentos devem envolver ações de reconhecimento, detecção e resposta à qualquer ameaça que ponha em risco a vida dos tripulantes ou embarcação. Estando os tripulantes preparados, grande parte dos criminosos encontrará dificuldade, ou mesmo impossibilidade, para realizar seus intentos.

Essas são apenas algumas das práticas principais para tornar o navio um alvo mais difícil de ser atacado. Obviamente, existe uma infinidade de outras medidas e aparatos que podem auxiliar nessa proteção. No entanto, o importante é que tanto a empresa de navegação quanto os tripulantes tomem consciência dessas outras variadas soluções e tragam para si a responsabilidade pela segurança da embarcação. Não podem ser poupados esforços na preparação do navio à uma ameaça tão crítica e perigosa quanto é a pirataria.

CAPÍTULO IV

Sistemas e Equipamentos Anti Pirataria

ShipLoc

ShipLoc é um sistema tecnológico que envia um sinal de alerta do navio para estações costeiras quando sob grave ameaça de pirataria ou assalto a mão armada. Criado em concordância com a Convenção SOLAS/74 da Organização Marítima Internacional, esse sistema é capaz de enviar de 6 a 24 sinais para as estações costeiras por dia para permitir que o navio possa ser monitorado pelo Armador e por órgãos de segurança marítima.

Além disso, o ShipLoc possui a capacidade de controlar a posição do navio em qualquer parte do mundo, obtendo dados como a velocidade, o rumo, hora e última posição enviada pelo navio. Assim, se houver qualquer desvio da rota planejada para o navio, o sistema irá informar o armador para que as medidas cabíveis sejam tomadas.

Existe ainda no sistema a função de alerta imediato, que uma vez acionado a bordo da embarcação enviará um sinal de alerta para armador e autoridades legais. Essa notificação é transmitida de forma discreta, sem percepção das embarcações em volta do navio atacado, de forma segura e confiável.

O ShipLoc é o único sistema de Safety and Security Alert System aprovado pelo International Maritime Bureau, possuindo as vantagens de fácil instalação a bordo, simples e rápido acesso aos dados coletados e posições plotadas diretamente num mapa-múndi, o que facilita sua visualização.

Por sua extrema facilidade de operação e discrição no funcionamento, o sistema pode ser bastante útil na tentativa de se informar que o navio está sob ameaça de piratas. Além disso, por possuir a capacidade de oferecer um registro diário das posições do navio, o sistema é capaz de oferecer uma visão do que está acontecendo em tempo real caso o esteja navio sob ataque ou mesmo esteja sendo seqüestrado. Por esses benefícios importantes numa situação de risco, o sistema é praticamente indispensável a bordo de embarcações que tenham como necessidade deter possíveis ameaças piratas.

Cerca elétrica para Navios

A cerca elétrica para navios é um produto composto por cinco cabos energizados que são instalados em volta de toda a embarcação. Foi desenvolvido pela Secure Marine para lançar para longe qualquer indivíduo que toque os cabos, sem matá-lo. Pode ser instalada e removida a qualquer momento por qualquer membro da tripulação.

Usando uma tecnologia até então usada apenas em prisões, a cerca é alimentada por uma voltagem de até nove mil volts. Devido à forte reação de impelimento que provoca em qualquer ser vivo que toque a cerca, constitui um meio bastante eficiente no objetivo de impedir que piratas tentem abordar o navio por entradas não permitidas.

O sistema possui ainda a função que permite alimentar a cerca com apenas 12,5 volts, que não é suficiente para impelir os piratas, mas pode soar um alarme de intrusos, informando aos tripulantes a tentativa de criminosos de entrar no navio. Esse alarme será também acionado caso haja tentativas de corte dos cabos, estejam eles operando em qualquer voltagem.

A cerca elétrica pode ser instalado em qualquer tipo de embarcações, com exceção de navios que transportem produtos inflamáveis, incluindo os navios tanques, devido ao risco de ignição dos combustíveis. O preço de instalação é relativamente baixo e o produto é acompanhado de manual e vídeo de instalação, devido à facilidade e simplicidade de sua estrutura.

Long Acoustic Range Device

O LRAD é um equipamento sonoro desenvolvido por um instituto americano para emitir sons de até 150db num setor de 30°. É relativamente de baixo peso e possui um alcance que varia de 300 a 500 metros. Quando está ajustado para máximo volume, pode emitir uma energia sonora cinquenta vezes maior que a capacidade do ouvido humano possui para suportar. Inicialmente, foi criado para fins militares e deter insurgências e multidões devido às suas emissões sonoras serem altamente danosas ao ouvido humano, mas atualmente possui um uso disseminado no combate ao crime.

Esse dispositivo utiliza o princípio da propagação do som produzido por transdutor pizoelétrico capaz de converter energia elétrica em sonora. O transdutor emite ondas sonoras quando sofre distorções de formato provocados por impulsos elétricos vindos da fonte que serão responsáveis por provocar sensações dolorosas nos indivíduos que forem atingidos.

Suas aplicações no meio marítimo podem ser bastante úteis, uma vez que o LRAD possui potencial bem menos letal que a maioria das opções de sistemas antipirataria. Além disso, não oferece grandes perigos para pessoal que esteja presente na área no momento em que for acionado, como é o caso de outros tripulantes ou embarcações de resgate.

3.8.4 - Fire Hose

Embora ainda tenha sua eficiência bastante discutida entre especialistas em pirataria, a antiga medida de utilizar jatos de água em alta pressão contra os piratas ainda é bastante disseminada mundialmente. Isso se deve, talvez, pela mangueira de incêndio ser a resposta mais prática e de menor custo que os navios dispõem atualmente para combater os ataques.

A proposta e execução do “dispositivo” é aparentemente simples: direcionar os jatos para os criminosos de um local abrigado no navio, evitando uma aproximação excessiva. Nesse meio tempo, é permitido aos tripulantes buscar outras formas de impedir que os piratas se aproximem e abordem a embarcação.

O grande problema é que um ataque ao navio pode ser uma situação de estresse máximo. Os tripulantes podem não possuir conhecimentos ou preparo psicológico para utilizar uma medida de combate que embora seja bastante simples, é bastante arriscada. Assim, é necessário um treinamento anterior dos tripulantes para que possam agir em tempo hábil e de forma correta. Aliás, as academias marítimas dos Estados Unidos já incluíram em sua grade curricular as matérias que ensinam medidas antipirataria, incluindo-se também o uso das mangueiras de incêndio.

A despeito desses fatos, o importante é se conscientizar que o uso da mangueira de incêndio, apesar de simples, é apenas um meio retardador dos ataques, não uma medida de combate em si. Alguns navios, talvez devido à busca por baixos custos, dispõem apenas das mangueiras como meio de combater os piratas, o que pode representar um alto risco. A idéia do uso isolado da mangueira deve ser totalmente abandonada, pois os próprios piratas desenvolvem meios cada vez mais avançados de concluir seus objetivos, e, assim, as conseqüências podem ser drásticas.

3.8.5 - Non-Lethal Slippery Foam

Os Fuzileiros Navais norte-americanos desenvolveram um material composto por lama de perfuração de poços de petróleo, água e floculantes que torna a superfície extremamente escorregadia. Uma vez que seja aplicado, o material impede ou dificulta a mobilidade na área.

Desse modo, e ainda que tenha sido desenvolvido, testado ou utilizado para outros fins, o NLSF poderia ser utilizado nos navios como uma forma de retardar o embarque indevido de criminosos, até que outras medidas sejam tomadas.

3.8.6 - Less Lethal Launcher

Envolve espécies de armas de projéteis que são utilizadas em situações que não exijam a morte de alvo. São completamente desenvolvidos para se evitar danos severos nos criminosos, mas assegurar sua inatividade. Os projéteis são compostos de polietileno e bismuto não tóxico. A arma possui uma precisão e eficiência que não estão presentes nas outras armas não letais.

As conseqüências de ser atingido por uma arma como essa é um trauma físico que neutraliza imediatamente o agressor. Além disso, efeitos secundários são provocados por compostos químicos inseridos nos projéteis de acordo com a natureza da situação.

Devido a essa possibilidade de precisão e eficiência, somando-se ao grande alcance, essas armas demonstram possuir característica que as distinguem das demais. Sendo utilizadas contra os piratas, poderiam representar um aliado forte contra os criminosos.

3.8.7 - Dazzle Gun

Utilizado para ofuscar temporariamente a visão humana, o Dazzle Gun é uma espécie de fuzil “futurístico” desenvolvido por uma empresa britânica que utiliza ondas eletromagnéticas de grande comprimento de onda. Uma vez que permite deixar os piratas incapacitados de oferecer uma ameaça significativa aos tripulantes do navio atacado, torna-se uma ótima solução a ser empregada contra os ataques.

Considerações Finais

Entre todas as características que podem ser associadas ao termo pirataria marítima, certamente erradicada ou inofensiva não é mais uma delas. Estatísticas e fatos das mais

variadas origens foram usadas para se comprovar uma realidade de que a humanidade jamais devia ter se esquecido: a pirataria é um problema concreto e crônico que se não suficientemente combatido, pode provocar danos de diversas ordens contra a comunidade marítima.

Alguns esforços já podem ser observados no sentido de entender a profundidade dessa realidade e na busca por soluções à altura desse problema. Em janeiro de 2011, o secretário-geral da IMO declarou que o tema para o dia marítimo do mesmo ano será “Pirataria: arquitetando a Resposta”. No mesmo discurso, foram anunciadas algumas medidas que servirão para nortear as ações pelos próximos anos. Dentre as mais importantes estão:

- rever e melhorar as diretrizes da IMO para a Administração e os marítimos e promover o cumprimento das melhores práticas da indústria de gestão e as medidas preventivas recomendadas, evasivas e defensivas que os navios devem seguir;
- promover um maior nível de apoio de, e coordenação com as marinhas;
- promover coordenação e cooperação antipirataria entre os Estados, regiões, organizações e empresas;

Analisando essa postura da IMO em lançar diretrizes específicas para o tratamento da pirataria, pode-se encarar esse fato como um despertar das nações para os males da pirataria ao comércio mundial e à salvaguarda da vida no mar. Nações do mundo inteiro estão se conscientizando para a realidade que estão enfrentando os navegantes do mundo inteiro e para as conseqüências que podem advir caso a pirataria não seja adequadamente combatida.

Dessa conseqüências, uma deve ser citada pelo seu valor extremamente atual e pela potencial destrutivo que possui: o terrorismo marítimo. As táticas utilizadas por piratas simplesmente para saquear navios do mundo inteiro poderiam ser tornar extremamente perigosas se fossem utilizadas para intentos políticos e ataques de grande destruição. Isso representaria elevar a pirataria a um nível ainda mais elevado de periculosidade o que poderia ser um nível com o qual as nações talvez não estivessem prontas para reagir.

Ainda assim, isso nem precisaria ser citado se considerarmos os perigos das conseqüências da pirataria que já se fazem presentes e as respostas agressivas e ousadas dos piratas em resposta aos ataques das nações. Em 2010, por exemplo, simplesmente 1.016 tripulantes foram seqüestrados e 49 embarcações foram raptadas. Um número que superou todas as expectativas dos analistas e surpreendeu o mundo com tamanha periculosidade apresentada pelos piratas modernos.

Por isso, é preciso reconhecer que muito ainda precisa ser planejado e melhorado no campo de combate à pirataria, e isso se torna mais difícil na medida em que os piratas se organizam e agregam a tecnologia do século XXI nos seus intentos criminosos. No entanto, a partir do momento em que a humanidade lança diretrizes que reconhecem a pirataria como um crime cada vez mais real, agressivo e próximo de todos, a possibilidade de sonhar com um mar calmo e seguro novamente se aproxima do horizonte.

Bibliografia

JONES, David. My rape terror at hands of Somali pirates. Londres, 2009. <<http://www.dailymail.co.uk/news/article-1250361/Rachel-Chandler-My-rape-terror-hands-Somali-pirates.html>>. Acesso em: 19 outubro 2009.

HOMERO. *Ilíada*. Trad. Frederico Lourenço. Lisboa: Livros Cotovia, 2005.

BRANDÃO, Eduardo Serra. Afinal o que é a pirataria?. Portugal, 2010. <
http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=766>. Acesso em: 19 outubro
 2009.

United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), artigo 101, parte VII.

Annual Piracy Report, IMB, 2010, p. 07

Piracy and Armed Robbery Against Ships Report, IMB, 2007, p. 3.

GLOBAL Corruption Barometer 2010. Disponível em:
http://www.transparency.org/policy_research/surveys_indices/gcb/2010/results. Acesso em
 15 de maio de 2009.

PIRACY situation “unacceptable”. Disponível em:
<http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/04-2011-WMD-launch.aspx>

WONBWELL, James A. **The Long War Against Piracy: Historical Trends**. Kansas : US
 Army Combined Arms Center, 2010.

PIRACY and Armed Attacks against Ships. Disponível em
<http://www.imo.org/OurWork/Security/docs/Piracy%20and%20armed%20robbery/MSC.1-Circ.1333.pdf> Acesso em

YOUNG, Adam J. **Contemporary Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies**. Cingapura: ISEAS Publishing Ed., 2007

INFORMAÇÕES Básicas da República Democrática Somali. Disponível em:
http://www2.mre.gov.br/deaf/daf_3/somalia1.htm. Acesso em:

REVIEW of Maritime Transport 2010. Disponível em
http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf. Acesso em