

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

COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA

Por: Coral Marsili de Melo

Orientador

CMG Clodomiro Mauricio Rangel

Rio de Janeiro

2012

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

PIRATARIA MARÍTIMA

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

Por: Coral Marsili de Melo

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA

CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a meus pais, Celeste e Isaias que sempre me apoiaram e me incentivaram em tudo na minha vida. À minha irmã, Amora, que é a minha melhor amiga e que eu sinto muitas saudades. Aos meus avós paternos e à minha avó materna por todo o carinho que me oferecem.

DEDICATÓRIA

Dedico essa monografia aos meus pais e à minha irmã, pois sem eles nada disso seria possível.

RESUMO

O estudo realizado teve como intuito aprofundar o aprendizado de um tema muito importante para os tripulantes em geral. A pirataria marítima não afeta somente as companhias de navegação que perdem milhões com o roubo de carga, nem somente as empresas seguradoras que pagam pelo resgate. Ultimamente ela vem prejudicando também a tripulação, as pessoas que trabalham a bordo, fazendo com que elas corram risco de vida devido à violência aplicada pelos piratas. Essa prática, porém, tem diminuído devido a implementação de medidas de segurança e a união de alguns países no combate contra a pirataria. O conhecimento sobre esse assunto é fundamental para que sejam adotadas medidas eficazes de contenção. Por isso, convido o leitor a conferir as principais características e métodos antipirataria utilizados a bordo hoje em dia, podendo assim adquirir informação suficiente para evitá-la.

Palavras-Chave: Pirataria, roubo, transporte, shiploc, ISPS, Somália

ABSTRACT

The study aimed to deepen the learning of a very important topic for the crew in general. Piracy not only affects the maritime shipping companies which lose millions to cargo theft, but also the insurance companies who pay for the rescue. Due to the violence applied by the pirates, the crew has been put in danger. This act, however, has decreased due to the implementation of security measures and the union of some countries in the fight against piracy. The knowledge on this subject is essential to be adopted effective containment. Therefore, I invite the reader to see the main features and anti-piracy methods used on board today, so you can acquire enough information to avoid it.

Key-words: Piracy, robbery, transport, shiploc, ISPS, Somalia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1 - HISTÓRICO	10
1.1 - Origem	10
1.1.1 Corsário	10
1.1.2 Bucaneiro	11
1.1.3 Flibusteiro	11
1.1.4 Lucros e ataques	12
1.2 História da Pirataria Marítima no Brasil	13
2 - PIRATARIA MARÍTIMA NA MODERNA	15
2.1 - Pirataria e Roubo a Mão Armada	15
2.2 - Globalização e a Pirataria	16
2.3 - Principais áreas de pirataria no mundo	17
2.3.1 - Somália	18
3 - COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA	20
3.1 - IMO	20
3.1.1 - Código de Conduta Djibouti	21
3.1.2 - ReCAAP	22
3.2 - Convenções e códigos	23
3.2.1 - SUA (Supression of Unlawful Acts)	24
3.2.2 - UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)	25
3.2.3 - ISPS Code	25
3.3 - Operações	26
3.3.1 - Operação "Allied Protector"	27
3.3.2 - Operação "Ocean Shield"	28
3.3.3 - Operação "Atalanta"	28
4 - SISTEMAS ANTIPIRATARIA	30
4.1 - Triton Shield Anti-Piracy System	30
4.2 - Sistema Shiploc	31
4.3 - Sistema Secure Ship	32
4.4 - Long Range Acoustic Device	32
CONCLUSÃO	34
ANEXOS	35
BIBLIOGRAFIA	36

INTRODUÇÃO

Estamos na época do brilhantismo pirata nas redes de entretenimento, sejam em telas de cinema ou livros, eles são retratados com coragem e honra. Os piratas reais existem em vários pontos do mundo e suas atividades, as quais não têm nada de heroico ou aventureiro, estão se intensificando cada vez mais. A pirataria cresce em países pobres onde as leis e as forças de segurança são ineficazes ou até mesmo inexistentes. Antes dos primeiros casos de pirataria moderna registrados pela IMO (International Maritime Organization) não se acreditava que ela pudesse ressurgir, enquanto isso ações de roubo, saques, violência no mar estavam ocorrendo sem nenhum tipo de registro e reação a tais ataques.

É um contrassenso desconsiderar essa prática, talvez tão antiga quanto o comércio, em um mundo onde considerável parte do transporte de cargas é feita através das vias marítimas. Desde o primeiro caso de pirataria moderna levado em consideração pela IMO, muitos roubos de carga têm sido registrados, os locais são os mais diversos, porém com maior frequência em algumas regiões.

Entretanto, mesmo com a certeza de que o perigo existe, ainda há regiões sem prevenção ou qualquer tipo de represália a ataques piratas. Os motivos são diversos, como falta de meios eficazes e de pessoal especializado. Tendo em vista esse problema a IMO mantém relatórios atualizados e alertas que sinalizam, mas obviamente, não evitam os ataques.

A fim de destacar o fato de que a pirataria vem ocorrendo com maior frequência do que se imagina, representando assim um perigo real à tripulação e às cargas, essa monografia aborda a história dos piratas para entendimento de estatísticas de ataques e dos locais mais afetados e vias comerciais marítimas mais perigosas atualmente, assim como as providências e os sistemas de combate que algumas autoridades estão assumindo e principalmente as principais ações que podem ser tomadas a bordo para o combate à pirataria, uma vez que essa postura deve ser adotada antes que a violência do mar se iguale a existente em terra.

CAPÍTULO I

HISTÓRICO

1.1 – Origem

O termo “pirata”, do grego *peirate*, significa literalmente “ladrão do mar”. Ele se refere às pessoas que saqueavam navios e cidades de forma autônoma a procura de riquezas, além de sequestrar pessoas ricas e importantes a fim de usá-las como reféns. Quem não fosse interessante o suficiente para esses ladrões era vendido posteriormente como escravo. Esse termo foi usado pela primeira vez por Homero, na Grécia antiga, em sua obra “A Odisseia”: “*Donde vindes cortando as salsas vagas? Traficais? ou piratas sois errantes,*”. Não existiram somente os piratas, mas também os corsários, bucaneiros e flibusteiros, todos os quatro com o mesmo objetivo, porém com características um pouco diferentes.

1.1.1 - Corsário

O corsário, ou privateer, eram piratas autorizados por um governo através da Carta de Corso. A primeira carta de que se tem conhecimento foi emitida em 1354, durante o reinado de Eduardo III (1327-1377), da Inglaterra. Esse documento, quando assinado, incorporava o marítimo à marinha daquela nação de acordo com a Lei do Mar (Tratado Internacional da época). A carta era de grande benefício tanto para o proprietário quanto para o outorgante. Para o primeiro ela permitia ao navegante ser julgado, quando capturado, como prisioneiro de guerra, ao invés de pirata, evitando assim a pena por enforcamento. E ao segundo, dispor de uma marinha sem a necessidade de investimento na construção de barcos, recrutamento e

armamento. Um corsário, em particular, tornou-se tão aclamado pela realeza inglesa, devido às suas aquisições, que recebeu o título de Cavaleiro pela rainha Isabel I. Seu nome era Sir Francis Drake. “Nos últimos anos, os corsários são tão numerosos e assíduos que chega a parecer que esses são os portos de seus próprios países”, escreveu Diego de Ybarra, governador da ilha espanhola de Santo Domingo, em 1595. Os primeiros corsários surgiram durante as Cruzadas.

1.1.2 - Bucaneiro

O bucaneiro vem da palavra em francês *boucanier*. O boucan é um grelhador usado para fazer carne defumada. Essa era uma forma de preservar a carne defumada usada pelos índios das ilhas caribenhas. Eles, por sua vez, ensinavam essa técnica para os exploradores ilegais que roubavam o gado e o preservavam a fim de vendê-los em alto-mar. Tais caçadores ficaram conhecidos como bucaneiros. Eles costumavam atacar os navios do Mar do Caribe.

1.1.3 - Flibusteiros

Flibusteiro não possui uma etimologia confirmada, porém acredita-se que venha do inglês *fly boat* que significa barco ligeiro. Sua tática de ataque não se baseava em tiros de canhões e nem em batalhas navais. Esses piratas tiravam vantagem pela velocidade que os seus navios conseguiam alcançar. O navio flibusteiro também atirava, porém com canhões imprecisos. Sua utilização era mais eficaz somente quando o navio inimigo estava mais próximo, com o intuito de inutilizar o maior número de homens possível. O mais famoso foi Henry Morgan. Em 1671, trinta e sete navios liderados por ele tomaram e destruíram a antiga cidade do Panamá, considerada o local mais rico do Novo Mundo, com 30 mil habitantes. A sua destruição foi tamanha que a cidade precisou ser reconstruída.

1.1.4 - Lucros e ataques

Com tamanho poder acumulado, os piratas passaram a ser uma força naval tão importante que para atacar a cidade espanhola de Cartagena, em 1697, o capitão francês Baron du Pointis pediu ajuda a Jean Ducasse, um famoso corsário que vivia no Caribe. O assalto foi um sucesso e Du Pointis voltou para a França com sete milhões de francos em ouro, prata e esmeraldas. Mesmo com tamanha aquisição essa vida de contrabandistas não era fácil. Segundo o relato atribuído ao ex-pirata Charles Johnson, “cada homem tinha direito a apenas uma boca cheia de água por dia. Muitos acabavam bebendo a própria urina”.

Os piratas não costumavam usar navios grandes, eles utilizavam de embarcações menores e rápidas. A maioria usava navios de corvetas. As corvetas podiam carregar cerca de 75 homens e 16 canhões pequenos. Elas tinham um calado pequeno de forma que permitia a navegação em águas rasas para escapar ou perseguir outros navios. Os piratas dos séculos XVII e XVIII também usavam escunas, que eram a versão americana das corvetas e os bergantins, que podiam levar cerca de duas vezes mais homens que as corvetas.

Um ataque ideal poderia funcionar de duas maneiras os piratas podiam se aproximar do navio, hastear a bandeira negra com a caveira¹ e aceitar a rendição do navio atacado, poderiam usar pequenos botes ou até mesmo subir a bordo do navio inimigo usando ganchos e cordas. Um dos piratas tomava o timão para evitar a fuga. Quando conseguiam capturar o navio, os piratas precisavam lidar com a tripulação. Eles podiam transformar os prisioneiros em parte da sua própria tripulação, matá-los, vendê-los como escravos ou largá-los em uma ilha deserta, deixando alguma ou nenhuma provisão. Além disso, ataques a portos e outras instalações frequentemente envolviam tortura, assassinato ou sequestro para pedido de resgate.

Os piratas podiam ser igualmente violentos com os próprios membros da tripulação. Muitos códigos de conduta incluíam a morte como punição para crimes como: roubar ou

¹ A bandeira pirata é conhecida como Jolly Roger

trazer mulheres a bordo sem permissão. Existiam também as práticas de tortura para extrair rapidamente informações da vítima, acerca de navios, rotas marítimas ou tesouros escondidos. Um tipo de punição era a querena². Esta punição geralmente causava a morte por afogamento e os crustáceos que ficavam grudados no casco do navio rasgavam a pele e as roupas do marinheiro. Os piratas chineses prendiam as suas vítimas em gaiolas de bambu ou pregavam-nos ao convés. Existe apenas um relato de um jornal de 1829 de os piratas terem obrigado o seu prisioneiro a marchar sobre a prancha para se afogar ou ser comido pelos tubarões.

Esse estilo de vida errante e violento permitiu que os navios piratas continuassem nos mares apesar de todo o esforço das nações europeias para acabar com eles. É verdade que a pirataria começou a declinar a partir da segunda metade do século 18 – o historiador Marcus Rediker estima que, dos aproximadamente 5 mil homens que viviam da vida criminosa em alto-mar nos séculos 16 e 17, restaram apenas 300 deles a partir de 1726. Mas foi só em 1856 que a Declaração de Paris³ estabeleceu regras definitivas para as relações marítimas, colocando um fim oficial na atividade corsária e transformando em crime qualquer roubo ou saque em alto-mar.

1.2 – Pirataria Marítima no Brasil

Muitas pessoas acreditam que o Brasil não estaria incluído nessas rotas piratas, pois elas se enganam. Desde os primeiros tempos da colonização, a costa brasileira foi infestada por piratas. O Brasil tem aproximadamente 7.367 quilômetros de linha costeira, sendo uma das maiores costas do mundo, o que é bom para o desenvolvimento econômico do país, porém tal característica pode ser extremamente desfavorável no âmbito da segurança interna e na organização portuária.

² Quando o marinheiro ficava embaixo da quilha do navio.

³ Assinada em 16 de abril de 1856, onde dizia que a pirataria estava e permanecia abolida.

"O pirata não é mais do que um ladrão, um 'pé-de-chinelo' miserável." A afirmação é do chefe da Delegacia Especial de Polícia Marítima do porto de Santos, ligada à Polícia Federal, Luís Carlos de Oliveira, em entrevista ao UOL Notícias. Apesar do relatório do Centro de Denúncia da Pirataria do Escritório Marítimo Internacional (em inglês, International Maritime Bureau - Piracy Reporting Centre) - entidade ligada à ONU especializada em segurança da Marinha Mercante - ter apontado um ataque de piratas no Brasil em 2008, a Polícia Federal afirma não ter registro desse tipo de ocorrido nos arredores do porto santista há mais de um ano (dados de 2008). "Isso se deve à ostensiva presença das lanchas da polícia", diz Oliveira. Ele afirma que as embarcações atracadas são um grande ponto de ataque: "eles tentam alcançar o navio pela corda que fica do lado de fora, muitas vezes com a informação de algum tripulante que sabe sobre a carga".

O chefe da Delegacia de Polícia Marítima afirma que os ataques no Brasil são feitos em alto mar, principalmente por pessoas que moram na favela nos arredores do porto. O presidente do Sindicato dos Vigias Portuários do Estado de São Paulo, Jorge Fonseca, afirma que há ataques, sim. "Temos 14 quilômetros de porto e alguns locais não têm iluminação e segurança suficientes, o que facilita os roubos", afirma Fonseca.

Os ataques brasileiros não são caracterizados pela violência, diferentemente dos piratas somalis, que investem fortemente armados contra os navios. O roubo da carga é facilitado por informações da própria tripulação e os ataques acontecem, basicamente, só nos contêineres.

CAPÍTULO II

Pirataria Marítima Moderna

A pirataria é o mais antigo e talvez o único crime sobre o qual haja uma jurisdição universal reconhecida nos termos do direito internacional consuetudinário (customary international law)⁴. É necessário, porém, fazer uma diferenciação entre pirataria e roubo a mão armada.

2.1 - Pirataria x Roubo à mão armada

A fim de evitar as imprecisões conceituais, a IMO utiliza, para fins práticos, uma definição que inclui, além dos atos compreendidos pelo artigo 101, os atos de roubo armado (armed robbery), ainda que praticados em águas que não o alto mar, incluindo aí as águas interiores, mar territorial e ZEE (Zona Econômica Exclusiva).

1- Pirataria marítima

De acordo com a Convenção das Nações Unidas, o artigo 101 fala sobre o Direito do Mar de 1982 e apresenta a seguinte definição para a pirataria marítima:

⁴ São os aspectos do Direito Internacional que derivam do costume.

a) É todo ato ilegal de violência ou de detenção ou todo ato de depredação, cometido para fins privados, pela tripulação ou passageiros de um navio ou de uma aeronave privada, e dirigida contra:

- i. Um navio ou aeronave em alto-mar ou contra pessoas ou bens a bordo deles;
- ii. Um navio ou aeronave, pessoas ou bens que se encontrem em um lugar não submetido à jurisdição de nenhum estado;

b) Todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratique tenha conhecimento de fatos que derem a esse navio ou aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

2- Roubo à mão armada

É qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, inclusive ameaça desde que não seja considerado um ato de pirataria, dirigido contra navios ou pessoas, dentro da jurisdição de um estado que corresponde a 12 milhas náuticas a partir da linha da costa.

2.2 – Globalização e a Pirataria

Desde o século XIX, ocorre um crescimento incessante das trocas econômicas mundiais. O desenvolvimento da tecnologia vai desde o rádio, a televisão, o fax até hoje em dia com a internet, fazendo com que transações comerciais que, antes levavam meses, hoje sejam feitas em segundos. Apesar da rapidez com que é concluído, o transporte de mercadorias, mesmo com os imensos avanços da aviação e dos navios, segue um ritmo bem

mais lento. Ritmo este que ainda está sujeito a intempéries, acidentes, problemas de descarregamento, impostos, terminais sobrecarregados e roubos. É exatamente sobre esse sempre crescente volume de trocas que a pirataria vem atuando. Desta maneira, se as trocas não param de aumentar em volume e valor, é previsível que os ataques também aumentem. Geoffrey Till, professor da cátedra de Maritime Studies no Defence Studies Department do King's College da Universidade de Londres, e analista dos reflexos da globalização na atividade marítima, em obra recente, introduz o conceito de “boa ordem no mar” (good order at sea). Para ele, o mar possuiria quatro atributos que teriam sido usados para o desenvolvimento humano: o mar como recurso, como meio de transporte e comércio, como meio de troca de informações e fonte de poder e domínio. De acordo com o Contra-Almirante Antonio Ruy de Almeida Silva, “(...) a pirataria se inclui no grupo de tensões que afetam a globalização.”.

2.3 - Principais áreas de pirataria no mundo

Apesar desse ato ocorrer ao redor do mundo, existem pontos onde a incidência é maior. Atualmente, os atos de pirataria não ocorrem apenas na costa da Somália, mas também ao longo da costa entre a Arábia Saudita e o Paquistão; na África Ocidental; na paisagem imensa e complexa do Sudeste asiático; e até nas Caraíbas e nas costas do Pacífico da América Latina. Hoje o Golfo de Aden⁵ é parte do mundo mais afetada pelos ataques dos piratas, seguida pelas costas da Nigéria e da Indonésia. Em última instância são os mares africanos que sofrem particularmente o problema da pirataria. As costas entre Iêmen, Somália, Djibuti e Eritreia oferecem uma conformação muito favorável aos ataques dos piratas, porque constituem um insidioso estreito que abranda a navegação.

⁵ É uma reentrância no norte do Oceano Índico, à entrada do Mar Vermelho, entre a costa norte da Somália e a costa sul da península arábica. O seu nome provém da cidade de Áden, no Iêmen, na extremidade sul daquela península.

A criatividade para o ataque é ilimitável. Em 1999, o navio japonês *Alundra Rainbow* foi tomado por piratas indonésios e seus tripulantes deixados em bote salva-vidas (recolhidos 11 dias após). Posteriormente o navio foi totalmente pintado e trocou seu nome para *Mega Rama*, sendo interceptado pela marinha indiana após 30 dias. Em 2001 ocorreu o sequestro do Navio de carga geral indonésio *Inabukwa* onde 12 piratas assumiram o navio e fizeram sua tripulação andar na prancha e se atirar ao mar vendados e amarrados. Felizmente em águas rasas com corais e próximos de terra. O navio foi posteriormente recapturado já portando outro nome

2.3.1 – Somália

A Somália é um dos pontos atacados por piratas mais comentados do mundo. Os jovens desse país acreditam possuir uma vida tão miserável que não existe nada a perder, eles vivem em meio a uma pobreza crônica tamanha que a chance de algo melhorar, pra eles, é ínfima, por isso eles preferem arriscar suas vidas em perigosas jornadas na esperança de obter alguma melhoria de vida. Esses jovens, porém, não se oferecem à morte deixando os seus familiares, que ficaram, sem sustento. Os piratas que sequestraram, por exemplo, o navio francês *Le Ponant*, em abril de 2008, tinham um esquema de seguro que garantia o pagamento de US\$ 15 mil à família de um pirata que fosse morto. A finalidade desses piratas é arrecadar dinheiro para um país pobre com escassez de emprego que praticamente não tem com que se alimentar. Após mais de 17 anos de conflitos civis a Somália está deteriorada com poucos recursos para suprir as necessidades da população. Sem a esperança de ver uma melhora no país essas pessoas se arriscam a fim de dar uma condição de vida melhor à sua população. Além disso, os piratas ganham status e prestígio ao terem sucesso financeiro. Com esse dinheiro arrecadado eles também compram novos armamentos e lanchas para efetuar o ataque.

Os ataques somalis ocorrem na forma de sequestro, eles invadem a embarcação e fazem os tripulantes de reféns. O valor das recompensas varia muito, em 2010 os piratas somalis dizem ter recebido um resgate recorde no valor de US\$ 9,5 milhões para liberar supertanque de petróleo sul-coreano Samho Dream, de acordo com o Jornal Estadão de São Paulo. Suas demandas, porém, não são exorbitantes apesar do alto valor da presa, o que facilita a negociação com os proprietários e as empresas de seguro que pagam um valor muito baixo comparado com o valor da carga, do navio e da tripulação.



Piratas somalis

CAPÍTULO III

Combate à Pirataria Marítima

Devido aos atentados terroristas de 11 de setembro, a agenda internacional, liderada pelos EUA, passou a dar maior importância às ameaças neotradicionais. Com base nos ocorridos aos navios em referência à pirataria e após os ataques ao World Trade Center e às Torres Gêmeas, foram adotadas medidas de combate. A pirataria é antes de tudo um atentado a um dos mais valiosos conceitos da humanidade e defendido por quase todas as constituições: a vida humana. A violação de um dos direitos inalienáveis⁶ fez com que os Estados passassem a dar prioridade à segurança pessoal no mar. Existem diferentes formas de combate; criação de convenções, códigos, assembleias, operações, equipamentos e até mesmo palestras acerca do assunto.

3.1 – IMO

A IMO, agência especializada das Nações Unidas destinada à responsabilidade de garantir a segurança das atividades marítimas, bem como a prevenção da poluição do ambiente marinho por embarcações, procura promover ações internacionais para estabilizar a situação nos países onde a pirataria é mais forte. Ela realiza reuniões periódicas, para a discussão do tema em questão, examinam as medidas para suprimir e impedir a pirataria e o

⁶ Os direitos inalienáveis são todos os direitos fundamentais que não podem ser legitimamente negados a uma pessoa. Nenhum governo nem nenhuma autoridade tem competência para negar este tipo de direitos, uma vez que fazem parte da essência da pessoa. Os direitos humanos são direitos inalienáveis.

roubo armado aos navios nos seus respectivos litorais. Estas medidas incluem até mesmo acordos bilaterais com países vizinhos e a intensificação de patrulhas litorais. Elas receberam o nome de missão antipirataria.

O IMO iniciou as atividades contra a pirataria em 1998 através de reuniões que foram feitas com alguns líderes de governo e algumas análises que tiveram como objetivo a promoção de acordos entre os governos para que eles possam desenvolver algumas ações contra a pirataria marítima. Esta iniciativa de promover a cooperação entre os Estados gerou diversos resultados.

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

Outra missão foi realizada a Oeste da África no segundo semestre de 1999 e foi seguida de seminários e “workshops” regionais. Estes seminários e “workshops” ocorreram em países selecionados, nos quais os ataques violentos contra os navios mercantes continuaram crescendo.

Os principais resultados da cooperação entre países foram a criação de acordos regionais, como por exemplo:

3.1.1 - Código de Conduta de Djibuti

Em 15 de maio de 2012 a IMO confirmou, em Londres, uma estratégica parceria de crescimento de capacidade antipirataria com agências das Nações Unidas e a União Europeia (UE). Estavam presentes em torno de 300 representantes dos Estados, bem como certo

número de organizações. Foram feitas apresentações focando em assuntos como: a construção de infraestrutura marítima e reforço da capacidade das leis e a atualização do Código de Conduta para a Repressão da Pirataria e Roubo Armado contra Navios no Golfo do Aden e no Oceano Índico Ocidental (Djibouti Code of Conduct). Foi decidido que o Código não deverá ser aberto para outros Estados, porém será feita uma revisão nesse critério nos próximos dois anos. O objetivo é que os Estados signatários do Código trabalhem juntos, apoiados pela IMO e outros parceiros, para criar um mecanismo de cooperação regional para essa causa.

O Código de Conduta foi adotado em 29 de Janeiro de 2009 em Djibuti, e já possui 20 Estados signatários: Comores, Djibuti, Egito, Eritreia, Etiópia, Jordânia, Quênia, Madagascar, Maldivas, Omã, Arábia Saudita, Seicheles, Somália, Sudão, República da Tanzânia, Iêmen, Ilhas Maurício e Emirados Árabes. A África do Sul assinou em 15 de maio de 2012 e Moçambique em 6 de Julho do mesmo ano.

A criação do Código de Conduta Djibouti visa reprimir as ações dos piratas que agem no Oceano Índico Ocidental, Golfo de Aden e no Mar Vermelho. Os objetivos desse acordo são facilitar a comunicação entre os Estados, melhorar as condições dos Estados para que eles estejam melhores preparados para deter as ações dos piratas, prender e processar os piratas, garantir uma consciência marítima nos Estados onde existe um grande número de piratas e melhorar a capacidade das guardas costeiras.

3.2 - ReCAAP

O Acordo de Cooperação Regional no Combate da Pirataria e Roubo Armado contra Navios na Ásia (ReCAAP) é o primeiro acordo governo para governo regional, apoiado pela IMO, que promove a cooperação contra a pirataria e o roubo armado na Ásia. Ele foi finalizado em 11 de novembro de 2004 e entrou em vigor em 4 de setembro de 2006. Até hoje, 17 Estados fazem parte do ReCAAP. O Centro de Compartilhamento de Informação (Information Sharing Centre-ISC) foi estabelecido sob o acordo e foi oficialmente lançado em

Singapura em 29 de Novembro de 2006. Ele foi formalmente reconhecido como uma organização internacional em 30 de janeiro de 2007.

Os papéis do ISC ReCAAP são:

- i. Servir como uma plataforma para troca de informações com os Pontos Focais ReCAAP através do Sistema de Informação de Rede (IFN);
- ii. Facilitar a comunicação e troca de informações entre os governos participantes para melhorar a resposta a incidentes pelos países membros
- iii. Analisar e provar estatísticas precisas dos incidentes de pirataria e roubo armado para promover uma melhor compreensão da situação na Ásia;
- iv. Facilitar os esforços de capacitação que ajudam a melhorar a capacidade dos países membros na luta contra a pirataria e o roubo armado na região

O ISC ReCAAP facilita a troca de informações entre os Pontos Focais ReCAAP através de um seguro Sistema de Informação de Rede (Information Network System-IFN). Através desta rede, os pontos de ReCAAP são ligados uns aos outros, bem como a ISC ReCAAP numa base 24h por dia, e são capazes de facilitar as respostas adequadas para um incidente. A agência receptora do relatório de incidente irá manobrar o ocorrido de acordo com suas políticas nacionais e procedimentos de resposta, e prestar assistência ao navio da vítima, sempre que possível. A agência, por sua vez, informará o seu Ponto Focal ReCAAP que irá apresentar um relatório sobre o incidente com o ISC ReCAAP e Pontos Focais vizinhos.

3.3 - Convenções e Códigos

Além das citadas acima, foram criadas outras convenções e códigos a fim de aumentar a proteção marítima, além de punir quem perturba esse curso seja em mares territoriais ou em alto mar, conhecidos também como Regime de Segurança Marítima.

3.3.1- SUA (Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation):

A fim de reprimir os atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima, foi criada a SUA (Convenção para a Supressão dos Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima), adotada pela IMO, em Roma, Itália em 10 de março de 1988. Ela entrou em vigor somente em 1º de março de 1992, definindo que (artigo 3º):

Qualquer pessoa comete uma ofensa se essa pessoa ilícita e intencionalmente:

- i. Sequestrar ou exercer controle sobre um navio, por força ou ameaça de força ou qualquer outra forma de intimidação; ou
- ii. Praticar um ato de violência contra uma pessoa a bordo de um navio se esse ato for capaz de por em perigo a navegação segura desse navio; ou
- iii. Destruir um navio ou causar dano a um navio ou à sua carga e esse ato for capaz de por em perigo a navegação segura desse navio

No documento constam ainda outros artigos falando mais detalhadamente acerca do assunto.

Ela é uma Convenção antiterrorismo, onde na sua introdução há uma profunda preocupação sobre a escala mundial dos atos de terrorismo em todas as suas formas além da sua recorrente ocorrência como um todo. Ela também fala que assuntos não regulamentados pela Convenção “continuam a ser governados pelas regras e princípios da lei internacional geral”. Ela está sempre sendo atualizada com a contínua inserção de protocolos.

3.3.2- UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay, foi assinada em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, porém só entrou em vigor realmente com a tardia adesão dos países mais desenvolvidos em 19 de novembro de 1994. Ela codificou as leis específicas aplicadas aos atos de pirataria marítima no mundo. A Convenção diz em seu artigo 100 que todos os Estados devem cooperar na repressão à pirataria em alto-mar ou em outro lugar que não se encontre na área de jurisdição de algum Estado, também chamada de mar territorial, correspondente a 12 milhas náuticas. “Todo Estado pode apresiar, em alto-mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de nenhum Estado, um navio ou aeronave pirata, ou aqueles capturados por atos de pirataria ou em poder dos piratas, e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo”, informa a professora de direito internacional Mônica Godoy. Aos tribunais do Estado que efetuaram o aprisionamento cabe decidir as penas que serão aplicadas e as medidas a tomar no que se refere à embarcação. Vê-se que a Convenção se refere cooperação internacional na repressão da pirataria em alto mar, fora, portanto, das jurisdições nacionais de quaisquer Estados.

3.3.3 - ISPS Code

O ISPS Code (Código Internacional de Segurança dos Portos e Navios) foi adotado pela Conferência de Governos Contratantes por uma Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Ele entrou em vigor em 1º de julho de 2004, desenvolvido em resposta às ameaças percebidas aos navios e instalações portuárias após os ataques de 9/11 nos Estados Unidos. Ele é destinado aos navios de passageiros e de carga com arqueação bruta maior ou igual a 500 toneladas e inclui também plataformas de perfuração, assim como instalações portuárias que prestam serviço aos navios que efetuem viagens internacionais. O código é dividido em duas partes, uma mandatória e uma recomendatória. A

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

O código visa o estabelecimento de um quadro internacional de cooperação entre Governos Contratantes, agências governamentais, administrações locais e empresas de navegação e portuárias para detectar ameaças contra a segurança e tomar medidas preventivas contra incidentes, além de estabelecer papéis relevantes e responsabilidades a nível nacional e internacional. Além do objetivo supracitado ele também tem como alvo a luta contra o terrorismo. Esses objetivos não de ser alcançados pela designação de um pessoal apropriado para cada embarcação, porto e cada empresa dona do navio, que farão assentamentos para por em prática os planos de segurança. Dentre as medidas adotadas podemos destacar as seguintes referentes a navios:

- i. Assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção do navio;
- ii. Controlar o acesso ao navio;
- iii. Controlar o embarque de pessoas e seus pertences;
- iv. Monitorar áreas de acesso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas;
- v. Monitorar áreas de convés e em torno do navio;
- vi. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio; e
- vii. Assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis.

3.4 - Operações

Além dos códigos e convenções é de suma importância à criação de uma forma de combate mais presente. A Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN - North Atlantic Treaty Organization - NATO) tem ajudado a deter e desestabilizar ataques piratas, enquanto protege os navios e da assistência num nível geral à segurança na região do Golfo do Aden e do Chifre da África desde 2008.

3.4.1 - Operação “Allied Protector”

A operação “Allied Protector” ajudou a dissuadir, defender e perturbar as atividades dos piratas no Golfo do Aden e ao longo do Chifre da África. De 24 de março até 29 de junho de 2009, a operação foi realizada pelos SNMG1 (Standing NATO Maritime Group 1) - constituída por 5 navios de guerra, o N.R.P. "Corte Real" (Portugal - navio chefe), o HMCS “Winnipeg” (Canadá), o HNLMS “De Zeyen Provinciën” (Holanda), o ESPS “Blas de Lezo” (Espanha) e o USS “Halyburton” (EUA), que é normalmente utilizado na área do Atlântico Ocidental, podendo trabalhar em qualquer lugar que a NATO requerer.

A primeira fase da operação contra a pirataria foi realizada na região do Sudeste Asiático, se tornando a primeira missão a ser executada fora da área de atuação da OTAN. A segunda fase foi tomada na viagem de volta dos SNMG1 quando passavam pela Europa no final de Junho. Ela fez uma visita a Karachi (Paquistão), no entanto com o aumento dos ataques piratas, no Chifre da África, a OTAN decidiu cancelar as outras duas visitas planejadas para Singapura e Austrália.

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

3.4.2 Operação “Ocean Shield”

Com o sucesso da Operação “Allied Protector”, a NATO trouxe como sua sucessora a Operação “Ocean Shield”, que opera na região do Golfo do Aden e no Chifre da África. Ela teve início em 17 de agosto de 2009 focando principalmente no combate à pirataria em alto mar. Algumas embarcações da OTAN, por exemplo, fazem vigilância com o auxílio de helicópteros a fim de rastrear e identificar navios nessa área, eles ajudam a prevenir e desestabilizar os sequestros e roubos armados.

A diferença entre as operações é que a mais atual visa não só proteger os navios como também instruir os países da região para que eles desenvolvam a sua própria capacidade de combate à pirataria. A NATO está realizando atividades de combate em conformidade com o Conselho de Segurança das Nações Unidas e as resoluções com ações contra a pirataria iniciada por outros atores, incluindo a União Europeia.

A Força Aérea Portuguesa participou na segunda missão a serviço da NATO. A operação contou com 53 militares portugueses e uma aeronave P-3C/CUP+ que fizeram parte de um patrulhamento marítimo na costa da Somália assim como o recolhimento de informações, vigilância e reconhecimento (ISR) no mesmo local.

A operação ainda continua em atuação e seus esforços foram estendidos até o final de 2014.

3.4.3 - Operação Atalanta

Foi a primeira grande operação lançada contra a pirataria, coordenada pela UE, desde 8 de dezembro de 2008. Ela é a primeira operação a ser lançada pela Força Naval da União Europeia e tem como objetivos:

- i. A proteção de embarcações do Programa Mundial de Comida (WFP) na entrega de ajuda alimentícia para a população deslocada da Somália;

- ii. A proteção de embarcações vulneráveis que cruzam a costa da Somália, e a dissuasão, prevenção e repressão de atos de pirataria e roubo armado na costa da Somália;
- iii. Em adição, o monitoramento de atividades pesqueiras na costa da Somália;

Junto com as forças de outros países incluindo os Estados Unidos, Japão e Austrália, Atalanta agora oferece proteção para 25.000 navios trabalhando através da região a cada ano.



Embarcação escoltando navio da MAERSK

CAPÍTULO IV

SISTEMAS ANTIPIRATARIA

4.1 Triton Shield Anti-Piracy System

É um sistema antipirataria recente, mas que tem se mostrado bastante eficaz. Ele possui um sistema de câmeras que fazem uma varredura do horizonte e dão ao capitão tempo para determinar se o barco que se aproxima é pesqueiro ou pirata. Dessa forma o navio tem tempo para acelerar e evacuar a área.

Caso isso não funcione, existe outro sistema que despacha uma “parede de água” através de bicos que são espalhados ao longo da embarcação para prevenir que os piratas subam a bordo com a ajuda de ganchos. Um sistema separado libera um componente tóxico que faz com que as pessoas fiquem enjoadas, vomitem e desmaiem. Acredita-se que ninguém consegue ultrapassar o composto nocivo nem os jatos d’água, que são despejados com uma vazão de 150 galões por minuto, em um navio que está a toda velocidade.

O custo varia dependendo do tamanho do navio e quanto do sistema a companhia quer comprar, porém geralmente varia entre \$12.000 e \$100.000 somente pelo equipamento e instalação. O preço, no entanto, vale a pena, pois a quantidade de dinheiro que poderia ser gasta caso um ataque pirata fosse eficaz seria exorbitante quando comparados. Devido ao aumento dos ataques, a demanda de sistemas antipirataria tem se intensificado cada vez mais.

4.2 Sistema Shiploc

Esse sistema consiste em monitorar o navio em qualquer parte do mundo através de um único computador com acesso a internet de 6 a 24 vezes por dia. O monitoramento é feito via satélite e indica a posição exata do navio. O sistema é utilizado pelos armadores, pois além de confiável é bastante econômico. Ele possui as seguintes características:

- i. Monitora a localização exata da sua embarcação em qualquer lugar do mundo a qualquer hora;
- ii. Mostra dados, como, velocidade, localização, direção e tempo da última posição do navio;
- iii. Visualização de dados do tempo: vento, ondas, pressão do ar;
- iv. Calcula a ETA (Estimated Time of Arrival - Tempo Estimado de Chegada) do seu navio;

Caso a tripulação aperte o botão de alarme, uma notificação é mandada para o armador e para autoridades competentes, funcionando da seguinte forma:

- i. Envio de uma mensagem discreta; indetectável a bordo ou por navios vizinhos
- ii. Operadores CLS (Collecte Localization Satelites) monitorando a chegada de alertas 24h por dia, 365 dias por ano
- iii. Os dados são invioláveis, seguros e confiáveis. Não podendo ser falsificados de forma alguma

O regulamento SOLAS (Safety of Life at Sea) relata no seu capítulo XI-2 que todos os navios deverão possuir um sistema de alarme de segurança. Tal capítulo se aplica a:

- i. Todos os navios construídos no ou depois do dia 1º de Julho de 2004

- ii. Navios passageiros (incluindo os de alta velocidade), navios tanque, químico, gaseiros, graneleiros, e navios com 500 de tonelagem bruta ou mais.

4.3 Sistema Secure Ship

Esse sistema é um dos mais recentes utilizados pelos armadores. Consiste em uma cerca elétrica posta em volta da borda falsa do navio e utiliza uma tensão de 9000 volts. Como a cerca é feita em partes, ela pode facilmente ser enrolada em uma parte quando o navio atracar no porto, ou quando o práctico for subir a bordo. Ela também é equipada com sirenes e holofotes para quando o alarme for soado.

O intruso que entrar em contato com a cerca, receberá um choque elétrico não letal e com isso o obrigará a abortar a tentativa de subir a bordo do navio mercante atacado. Esse contato irá ativar um alarme no passadiço e ascender diversos projetores ao longo do navio e fazer tocar uma sirene de alerta de grande intensidade.

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

4.4 – Long Range Acoustic Device (LRAD)

É um sistema desenvolvido após o ataque em outubro de 2000, ao navio de guerra USS Cole. É considerada uma arma não letal, usada para evitar que pequenas embarcações se aproximem sem autorização e pode ser utilizado em conjunto com câmeras e sensores. Ele também pode ser integrado com um software de controle de interface. A mira e o posicionamento do sistema permitem aos usuários localizar, comunicar e/ou dissuadir

potenciais ameaças a longas distâncias. Este equipamento tem alcance de 300 metros e emite um som direcionado que pode, no seu volume máximo, atingir cerca de 150 dB por metro. De acordo com o Instituto Nacional sobre Surdez e Outros Distúrbios de Comunicação, qualquer som acima de 90 dB pode danificar a audição de uma pessoa. Portanto, o LRAD pode ameaçar a audição de qualquer pessoa em seu caminho, independentemente se houve um descuido, mesmo quando usado apenas para comunicação, sendo suficientemente alto para causar danos irreversíveis na audição do homem, uma vez que o limiar da dor se situa entre os 120 e os 140 dB.



Equipamento LRAD

CONCLUSÃO

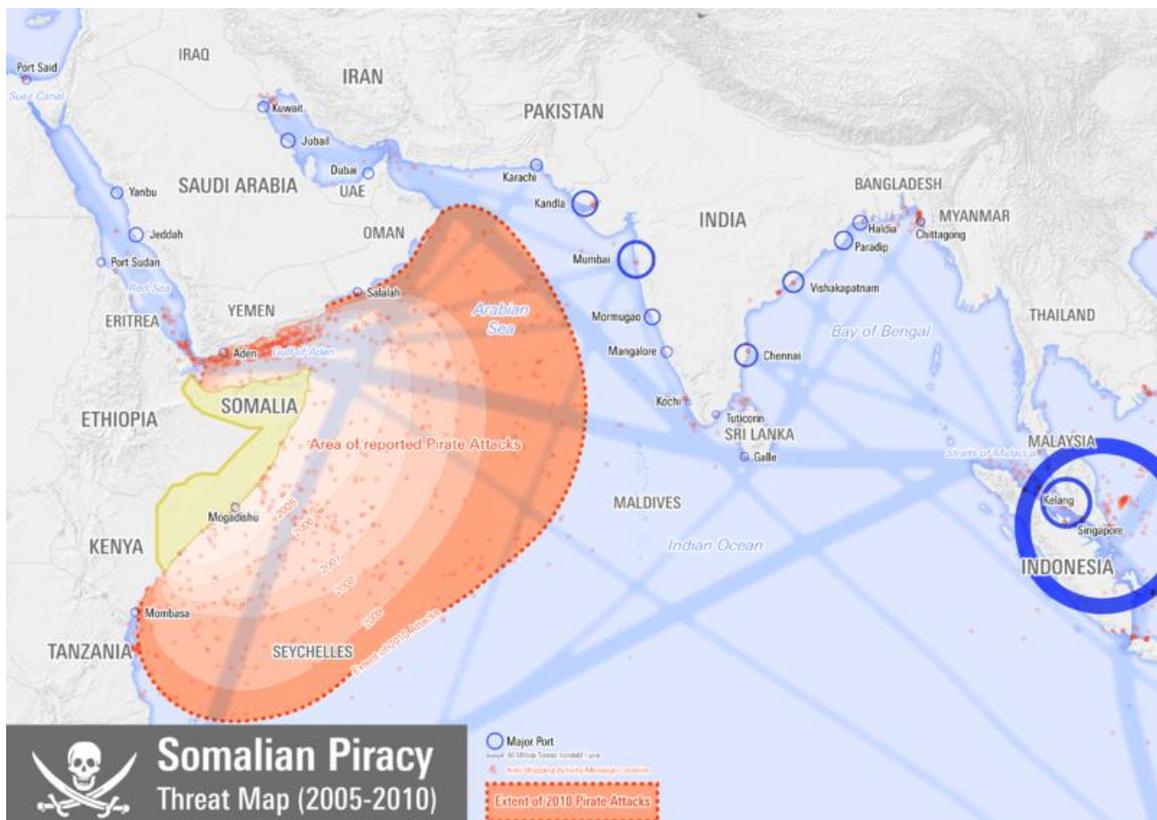
Após a pesquisa desse assunto o resultado que obtive sobre pirataria foi bastante esclarecedor. A história da Somália, por exemplo, mostra-se como um problema principalmente social onde a população vive abaixo da linha da miséria num país deteriorado pela guerra civil. Esse país é o local mais crítico de atuação dos piratas. Esse ato ilegal veio como uma válvula de escape para a jovem população que eles se propõem a oferecer a sua vida na esperança de obter uma condição de vida melhor do que a atual.

As ações tomadas após os atentados de 11 de Setembro vêm intensificando a busca pelo combate à pirataria, sendo com a criação de convenções, códigos e operações. Onde com o decorrer dos anos novas leis são criadas e outras atualizadas com o intuito de progressão da luta contra os piratas.

Finalizo, redigindo que esse assunto é de suma importância e relevância para os Oficiais e tripulações das Marinhas Mercantes do mundo, tendo em vista as ameaças realizadas ao comércio marítimo mundial feito pelo mar, que totalizam pelos criminosos que atuam sequestrando e roubando navios e suas valiosas cargas. Todos os esforços devem ser realizados em conjunto, por todos os países para acabar com a pirataria marítima.

ANEXOS

Pirataria na Somália



A parte laranja do gráfico é referente ao aumento da pirataria na Somália entre os anos de 2005-2010

Operações e Missões



BIBLIOGRAFIA

1- CANINAS, Osvaldo Pessanha - **Pirataria Marítima Moderna** - Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n 14 (2009), p. 101-122

2 – Estado Maior General das Forças Armadas, **Operação Ocean Shield** – Disponível em: <http://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes/oceanshield>, Acesso em 29 de julho de 2012

3- FERNANDES, Tathyana Zimmermann – **Piratas, bucaneiros, flibusteiros e corsários**. Disponível em: <http://prof-tathy.blogspot.com.br/2009/09/piratas-bucaneiros-flibusteiros-e.html>, Acesso em: 14 de julho de 2012

3 – FOX NEWS, **Navio caribenho testa novo sistema antipirataria** – Disponível em: <http://www.foxnews.com/world/2011/04/01/caribbean-ship-testing-new-anti-piracy/>, Acesso em 2 de agosto de 2012

5 – GUEDES, Henrique Peyroteo Portela - **O regresso em força da Pirataria Marítima** – Disponível em: http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1154:o-regresso-em-forca-da-pirataria-maritima&catid=104:marinha-de-guerra&Itemid=293, Acesso em 1º de agosto de 2012

6- IMO, **Pirataria e roubo armado contra navios** – Disponível em: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>, Acesso em 10 de julho de 2012

7 – LEITE, Milu, **Piratas dos tempos modernos** – Disponível em:

http://www.sescsp.org.br/sesc/revistas_sesc/pb/artigo.cfm?Edicao_Id=386&Artigo_ID=5957&IDCategoria=6841&reftype=1&BreadCrumb=1, Acesso em 11 de julho de 2012

8 - MARCHESE, Bruno Horvath. **Pirataria marítima, um fenômeno histórico que afeta os Estados e suas relações**, São Paulo, FAAP, 2009, 95p.

9 – NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION, **Operações Contra a Pirataria** – Disponível em: http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm, Acesso em 2 de agosto de 2012

10 – OCEANS BEYOND PIRACY , **Código de Conduta Djibouti** – Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/djibouti-code-conduct>, Acesso em 1º de agosto de 2012

11- ReCAAP, **about ReCAAP** – Disponível em:

<http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>, Acesso em 10 de julho de 2012

12 – THE PILOT BOAT, **ISPS Code** – Disponível em:

<http://thepilotboat.blogspot.com.br/2009/01/piracy-isps-code.html>, Acesso em 1º de agosto de 2012

13 – UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), artigo 101. **Definição de Pirataria.**

14 – WILSON, Tracy – **Como funciona o Dispositivo Acústico de Longo Alcance (LRAD)**, How Stuff Works – Disponível em: <http://ciencia.hsw.uol.com.br/dispositivo-acustico-de-longo-alcance-lrad3.htm>, Acesso em 2 de agosto de 2012

15- WILSON, Tracy. **Como funcionam os piratas**. How Stuff Works - Lei e Ordem. Disponível em: <http://pessoas.hsw.uol.com.br/piratas.html>, Acesso em 20 de junho de 2012

16- WIKIPEDIA, a enciclopédia livre. **Pirata**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Pirata>, Acesso em 20 de junho de 2012