



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



LUIZA CAMPOS DE CARVALHO



A OUTRA FACE DA PIRATARIA

**RIO DE JANEIRO
2013**

LUIZA CAMPOS DE CARVALHO

A OUTRA FACE DA PIRATARIA

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): CMG (RM1) Clodomiro Mauricio Rangel

Rio de Janeiro

2013

LUIZA CAMPOS DE CARVALHO

A OUTRA FACE DA PIRATARIA

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador (a): Clodomiro Mauricio Rangel

Capitão de Mar e Guerra

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

*Fé inabalável é somente aquela que pode encarar a razão face a face,
em todas as épocas da humanidade.*
(ALLAN KARDEC)

RESUMO

O estudo realizado se pauta acerca da crítica à definição da pirataria marítima moderna tanto pela análise da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar quanto pelo Código de Prática para Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armado Contra Navios da IMO, além de analisar as áreas onde se efetuam com maior intensidade a atividade ilegal atualmente. A seguir, irá discorrer sobre as medidas de combate a pirataria no que tange ao aspecto legal através da apreciação das legislações primárias que já citava o tema e do Código de Conduta Djibouti. Logo então, oferecerá uma abordagem sobre os reflexos econômicos da pirataria sob a questão Somali e também, sob as empresas que se beneficiam com a pirataria ao oferecer serviços dos mais diversos para seu combate.

Palavras-chave: Pirataria Marítima; Transporte marítimo; Guardas armados em navios mercantes; Somália.

ABSTRACT

This study is guided on a critical definition of modern maritime piracy both on the analysis of the United Nations Convention on Law of the Sea as the Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships from IMO, besides analyzing the areas which are carried out with greater intensity of illegal activity currently. Then, it will discuss measures to combat piracy regarding the legal aspect through the appreciation of the laws that have cited the primary topic and the Djibouti Code of Conduct. Finally, offer an approach on the economic consequences of Somali piracy and also the companies that benefit from piracy by offering a wide range of services to combat piracy.

Key-words: Maritime Piracy, Maritime Piracy, Armed Guards on board, Somali.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa do Golfo de Aden online da pirataria.....	15
Figura 2 - Mapa de Singapura online da pirataria.....	16
Figura 3 - Mapa da Nigéria online da pirataria.....	17
Figura 4 - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships – 2011.....	22
Figura 5 - The Economic Cost of Somali Piracy 2012.....	26

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 O CENÁRIO PIRATA ATUAL	11
1.1 Definições.....	11
1.2 Mapa da pirataria moderna.....	12
1.3 Principais áreas de atuação pirata.....	13
1.3.1 Golfo de Aden.....	14
1.3.2 Estreito de Málaca.....	15
1.3.3 Golfo da Guiné.....	16
2 COMBATE A PIRATARIA	18
2.1 Legislações primárias.....	18
2.2 Código de Conduta Djibouti (Anti-piracy Code).....	20
2.3 Índices atualizados.....	21
3 OS BENEFICIÁRIOS DA PIRATARIA	23
3.1 A dinâmica pirata Somali.....	23
3.2. Sistemas antipirataria e seus custos.....	24
3.2.1 AIS.....	24
3.2.2 SHIPLOC.....	24
3.2.3 Ship Security Alarm System.....	25
3.2.4 Outros equipamentos e medidas de evasão.....	25
3.3 Segurança privada.....	26
3.3.1 A IMO e a questão da segurança privada armada.....	27
3.3.2 Uso de armamento a bordo pelos Estados.....	28
3.4 Seguros e seus custos.....	28
CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	31

Introdução

Navegar por mares seguros tem sido uma questão de grande importância para o mundo uma vez que grande parte do comércio internacional ocorre pela imensidão azul. Medidas de combate a práticas piratas ou mesmo de terrorismo em águas internacionais tem sido de grande relevância estratégica para o mundo.

O processo de globalização que se desenrolou ao longo dos séculos, especialmente após as Grandes Navegações, foi acompanhado pela pirataria. O que muda para os piratas de hoje, é que antes quem buscava a riqueza das terras novas eram as nações que almejavam a solidificação econômica de seus estados, mas não possuíam colônias para exploração e agora são nações que não conseguem se firmar como um estado civilizado dentro do aspecto moderno e acabam procurando saídas econômicas desesperadas para sanar suas necessidades básicas.

É bem verdade que após as emancipações dos países americanos e africanos colonizados e do advento da máquina a vapor, a atividade pirata teve um declínio intenso, tendo praticamente desaparecido. Esse comportamento se manteve durante o período da Segunda Guerra Mundial até a Guerra Fria devido ao grande patrulhamento dos oceanos.

A única e maior exceção nesse período se encontrava no Sudeste Asiático que sempre apresentou altos índices de atividade pirata. O trecho que liga os Oceanos Índico e Pacífico – o Estreito de Málaca – apresentou entre o meio do Século passado até os princípios de 2000 a maior incidência de atividade pirata no mar.

Na última década, o novo foco tem sido a região do Golfo de Áden de intenso trânsito internacional, importante rota para a frota marítima mundial. O custo da pirataria para o comércio mundial já é estudado por diversas entidades que se empenham em procurar medidas de controle e combate e gira em algo em torno de 6 bilhões de dólares somente no ano de 2012¹. Esse valor não é completo, uma vez que muitas companhias optam por não divulgar valores de resgate e alguns casos não são reportados.

O trabalho de combate à pirataria consiste na divulgação e estudo desses dados e, a medida que o problema se agrava, a tripulação e as grandes empresas se conscientizam da importância de manterem-se vigilantes e abertos a relatar situações de perigo. Essa postura,

¹ Oceans Beyond Piracy. Disponível em: < <http://oceansbeyondpiracy.org/cost-of-piracy/economic> >. Acesso em 12/06/2013

juntamente com o aumento das patrulhas internacionais fez cair em 2012 o número de ataques em cinquenta e quatro por cento em relação ao ano de 2011².

Essa diminuição dos ataques piratas na região da Somália acabou gerando instabilidade no Golfo da Guiné onde houve um aumento dos casos de roubo armado. A ONU atenta-se para a sensível questão pois a região abriga países produtores de petróleo, como a Nigéria, que conta com a décima maior reserva do mundo, e a atividade compromete o desenvolvimento econômico, social e político do país que atinge.

Tomadas às devidas apresentações iniciais, convém explanar o escopo principal do trabalho que é a compreensão de como a pirataria marítima vem afetando e alterando toda a economia mundial, elucidando sua importância econômica para economias desestruturadas como a da Somália.

Dividido em três capítulos, a redação explorará inicialmente sobre a constituição do cenário pirata atual através da explanação de sua definição por documentos oferecidos pelo Direito Internacional, e da elucidação das áreas de maior incidência da prática apoiado em dados de instituições criadas especialmente para ações combativas.

Em seguida, procurará explicar como se tem combatido a pirataria discutindo os textos legais que cerceiam o assunto e apresentando os resultados obtidos através dessas medidas. Finalmente, analisará a influência da pirataria marítima descrevendo sua participação na economia da Somália, seu papel no desenvolvimento de tecnologia anti-pirataria, além de discorrer sobre o emprego de segurança privada e o custo de seguros.

² Revista Africa Today. “Pirataria marítima caiu 54 por cento em seis meses” Disponível em: < <http://www.africatoday.co.ao/pt/sociedade/9566-Pirataria-maritima-caiu-por-cento-seis-meses.html> > Acesso em 12/06/2013

Capítulo 1

O CENÁRIO PIRATA ATUAL

1.1 Definições

A definição da pirataria marítima é uma análise delicada. Pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (1982), também conhecida como Convenção da Jamaica, no artigo 101 ela foi definida como:

ARTIGO 101 - Definição de pirataria

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

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

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

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

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

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

De acordo com essa definição percebemos que a pirataria deve ocorrer em alto mar, ou em áreas não sujeitas a jurisdição de nenhum Estado, que devem envolver duas ou mais embarcações³ e que o interesse é meramente a vantagem patrimonial.

A Organização Marítima Internacional (IMO) optou por uma abordagem mais abrangente do assunto que incluiu não somente a definição do Artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), mas também o crime de roubo armado.

Na Resolução A.922(22), anexo, parágrafo 2.2 do Código de prática para investigação de crimes de pirataria e roubo armado contra navios⁴, a IMO define o crime de roubo armado da seguinte maneira:

Qualquer ato ilegal cometido com violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça, que não seja classificado como pirataria, dirigido contra embarcação ou pessoas ou propriedade a bordo desta embarcação na área de jurisdição de um estado⁵.

³ Artigos 27, 91, 95 e 96 da CNUDM.

⁴ Tradução livre para *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ship*.

⁵ No original: “Armed robbery against ships means any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of “piracy”, directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State’s jurisdiction over such offences”.

Dessa maneira, para a IMO tanto os crimes de roubo armado à embarcações quanto os de pirataria marítima se encaixam em uma mesma categoria. Independente da sua classificação legal ou da localização em que sejam cometidos os crimes, os dados são unificados e amplificam sobremaneira a questão. Essa informação é usada para proveito da mídia que divulga dados estatísticos alarmantes acerca da pirataria, porém conscientiza mais a tripulação e armadores acerca da gravidade do problema.

1.2 Mapa da pirataria moderna

A pirataria moderna tem foco nos mais variados bens carregados, mas, muitas vezes, o objetivo dos piratas não é na carga transportada e sim a tripulação que tem os seus bens ou mesmo sua liberdade subtraída no caso dos sequestros ou então os cofres de reserva dos navios usados para compra de suprimentos.

O aumento da pirataria nos últimos anos se deve a razões como desigualdade econômica e social aliado a estruturas governamentais fracas, a falta de reportabilidade dos ataques piratas por parte de alguns comandantes que alegam que isso atrasaria e aumentaria os custos da viagem além da redução da tripulação a bordo dos navios em função do aumento da automação e modernização das técnicas de navegação.

Tendo em vista o aumento progressivo dos ataques derivado dos fatores apresentados acima, foi criada em 1981 a Agência Marítima Internacional (IMB). Seu escopo se pauta na proteção à integridade do comércio internacional e ao combate dos crimes marítimos em geral. A agência oferece cursos e programas de formação focada no setor marítimo especialmente no que tange a repressão à pirataria.

Em 1992, foi criado o Centro de Relatórios da Agência Marítima Internacional (IMB Reporting Centre). Localizado em Kuala Lumpur (Malásia), esse centro possui uma equipe experiente, multilíngue e estruturada que mantém dados atualizados sobre navegação, relatos de ataques piratas e emite avisos de riscos eminentes.

A agência divulga todos os anos em seu site⁶ um mapa em tempo real com os dados que o centro recebe dos armadores ou dos próprios navios. Esse mapa relaciona ataques piratas e roubo armado no mundo todo, apontando com um balão amarelo para tentativas,

⁶ "Live piracy map". Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>> Acesso em 13/06/2013

laranja para aqueles que tiveram piratas a bordo, azul para os que foram alvos de tiros, rosa para sequestros e roxo suspeitos.



Figura 1: Mapa mundial online da pirataria, adaptado de <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>, 2013

De acordo com o site, se o relato não fornecer a localização exata dos eventos, as posições serão estimadas baseada nas informações fornecidas.

1.3 Principais áreas de atuação pirata

De acordo com o site da Interpol, houve um aumento significativo da atividade pirata nas áreas do Golfo de Aden, na Bacia Somali e do Golfo do Guiné, na costa da Nigéria além da clássica pirataria no entorno de Singapura.

1.3.1 Golfo de Aden

O perfil do pirata Somali é variado. Na maior parte das vezes tratam-se de jovens das áreas mais afetadas pelos conflitos internos do país que operam a partir de centrais localizadas na parte central do país – Galmudug. Esses “salvadores do mar”, como gostam de ser chamados, são basicamente formados por pescadores locais, mentores dos esquemas e conhecedores da geografia da região, antigos soldados dos clãs locais e especializados em tecnologia, capazes de operar equipamentos como GPS⁷.

A maior parte dos ataques ocorre próximo à costa com utilização de pelo menos duas embarcações pequenas e ágeis. Existem ainda casos em que foram utilizados navios maiores para apoio, ampliando a área de atuação pirata dentro do Oceano Índico.

Seu poderio provém de armas como facas, revólveres, metralhadoras, granadas e até lança foguetes. Provenientes em sua maioria do vizinho Iêmen, elas são utilizadas para intimidar a tripulação e facilitar a entrada a bordo, mas em geral os piratas não apresentam comportamento violento. Muitas vezes quando são flagrados, optam por descartar seus equipamentos no mar dificultando assim eventuais processos.

No Press Release SC/10164 do Conselho de Segurança da ONU realizado em janeiro de 2011 o assessor especial do Secretário Geral sobre questões jurídicas relativas à pirataria na Somália destacou que apenas dez por cento dos piratas capturados foram processados em virtude da falta preparo das jurisdições na região.

Partindo para uma análise das atividades piratas de acordo com o mapa notamos uma queda drástica da atividade pirata na região. Os piratas têm, inclusive, assumido uma postura mais defensiva e desesperada com disparos de armas de fogo, porém com poucas investidas bem sucedidas.

⁷ HUNTER, Robyn. "Somali pirates living the high life". Disponível em: <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7650415.stm>>. Acesso em 13/06/2013

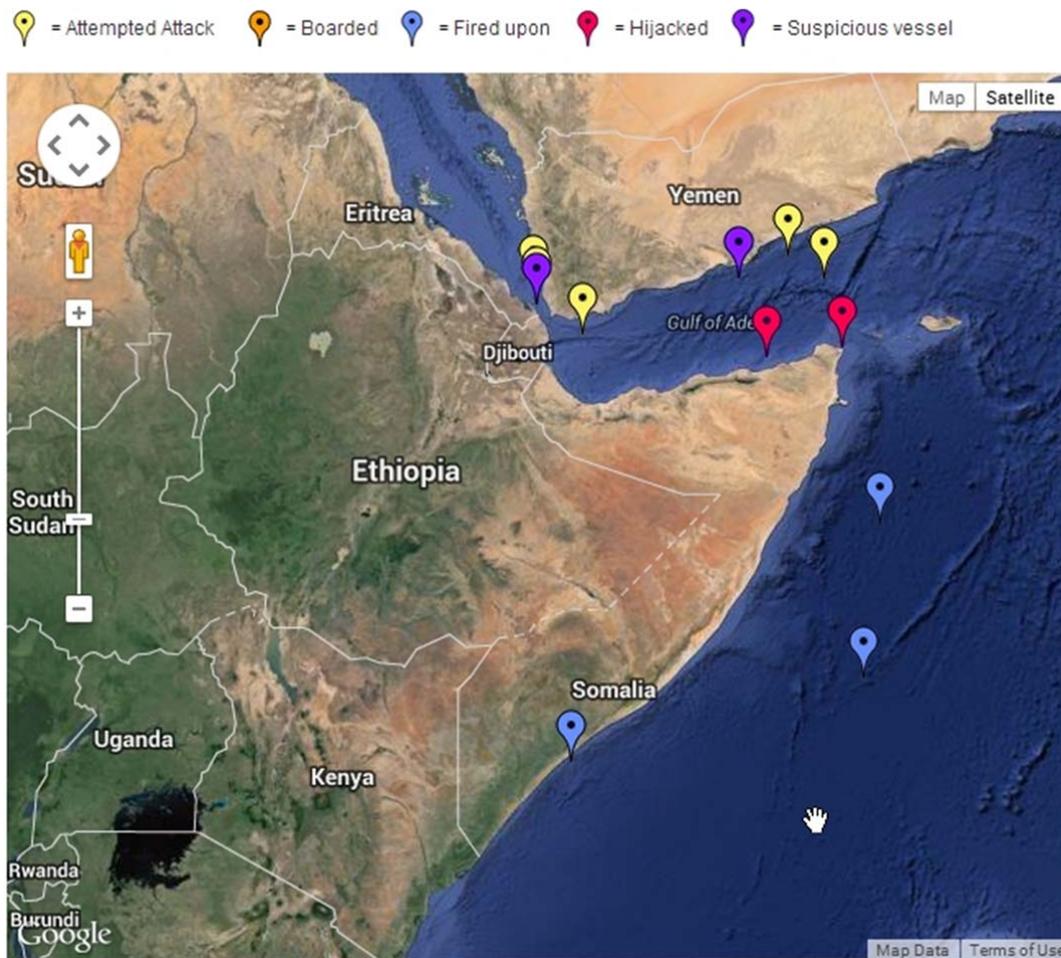


Figura 1 - Mapa do Golfo de Aden online da pirataria, adaptado de <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>, 2013

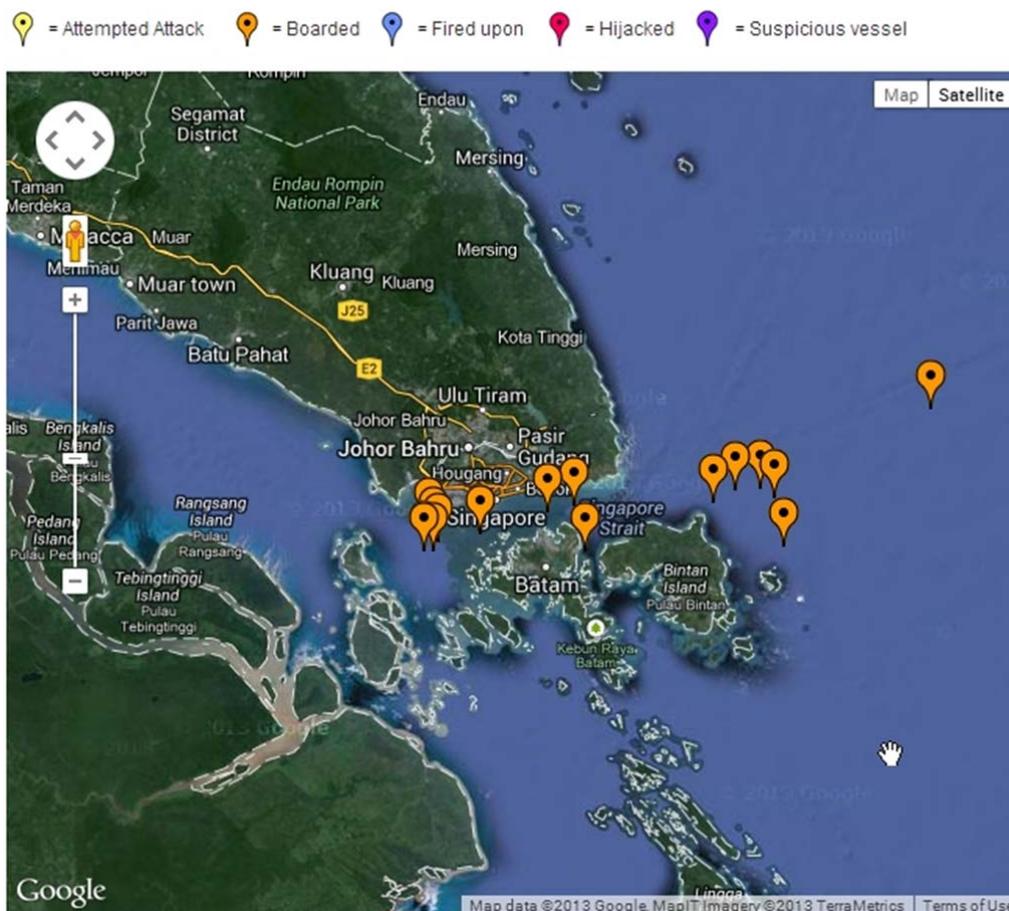
1.3.2 Estreito de Málaca

Os crimes de pirataria já são históricos na região que circunda Singapura. A maior parte dos piratas é de origem indonésia, porém eles não impedem que essa seja uma das rotas mais populares, na qual transita quarenta por cento do comércio mundial.

A região formou em 2004 uma força tarefa, conjugando o poderio naval de três países da região – Indonésia, Malásia e Singapura. Essa união visou aumentar o patrulhamento na área porém sem intervenção externa.

Já em 2006, a Índia integrou-se a missão. O país construiu inclusive uma base em sua ilha Andamão e Nicobar visando patrulhar o mar de Andamão, adjacente ao Estreito de Málaca.

A investida teve sucesso tendo em 2010 atingido níveis muito baixos de ataques. Porém nota-se um retorno da atividade em 2013, com expressivo numeram de navios invadidos ainda que não tenham havido sequestros.



1.3.3 Golfo da Guiné

A pirataria na Nigéria tem como foco principal seu maior bem: o petróleo. O contrabando de carga compromete o comércio legal do bem e os custos por ano da atividade ilegal na região são estimados em 2 bilhões de dólares⁸.

⁸ BALDAULF, Scott. "Next pirate hot spot: the Gulf of Guinea". Disponível em: [http://www.csmonitor.com/World/Africa/2012/0228/Next-pirate-hot-spot-the-Gulf-of-Guinea/\(page\)/2](http://www.csmonitor.com/World/Africa/2012/0228/Next-pirate-hot-spot-the-Gulf-of-Guinea/(page)/2). Acesso em 13/06/2013

Os ataques são, em geral, violentos e conduzidos por gangues que agem do leste da Nigéria até o vizinho Congo sem ações efetivas do governo, enfraquecido por conflitos internos. Essas milícias desviam petróleo de oleodutos em terra e mais recentemente vêm atuando no comércio marítimo, capturando navios e aliviando em petroleiros de grande porte.

A atividade veio se intensificando de maneira preocupante. No mapa disposto abaixo, verificamos que na maior parte dos casos relatados houve disparo com arma de fogo e sequestro, demonstrando o comportamento invasivo e agressivo dos piratas da região.

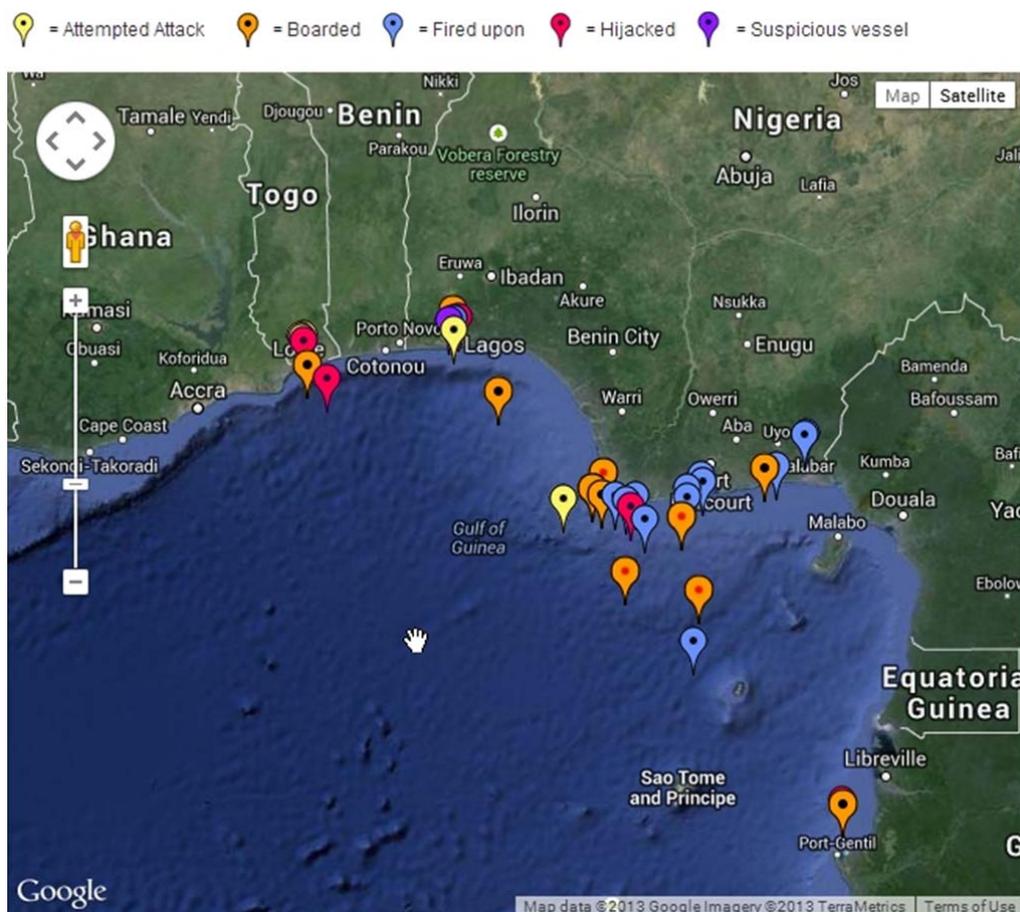


Figura 3 - Mapa da Nigéria online da pirataria, adaptado de <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>, 2013

Capítulo 2

COMBATE A PIRATARIA

2.1 Legislações primárias

De acordo com o art. 14 da Convenção de Genebra para o Alto Mar de texto idêntico ao artigo 100 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 (CNUDM) o crime de pirataria marítima é de jurisdição universal, haja visto:

ARTIGO 100 - Dever de cooperar na repressão da pirataria
Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.

No entanto, encontramos uma questão um tanto delicada. O direito internacional reconhece a alçada jurisdicional penal como sendo esse um direito da soberania dos Estados. Dessa maneira, os limites da soberania são os mesmos da jurisdição penal nacional, sendo então os crimes cometidos dentro do território nacional de responsabilidade do Estado em que ocorreram. Tal preceito também se reconhece dentro da jurisdição penal de navios que arvoram a bandeira de um determinado Estado que, quando em alto mar, se sujeitam à lei do mesmo.

No caso dos navios militares ou aos que prestam serviço ao Estado, esses se submetem às leis do país que servem, independente de sua localização.

Por outro lado, ao analisarmos com maior profundidade a jurisdição universal, notamos que ela atribui a todos os Estados a competência de prender embarcações flagradas praticando atividade pirata porém não descreve os termos dessa colaboração.

A indefinição da forma que se deseja a colaboração dos Estados faz com que a execução de punições seja conturbada uma vez que o conceito de crime de pirataria em águas territoriais é impreciso.

O primeiro obstáculo que se observa e que implica na imprecisão dos termos é a soberania absoluta no mar territorial e águas interiores e soberania relativa nas Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE). Uma conceituação universalista implica no avanço de Forças de países, alienados aquele no qual esta sendo flagrada a ação de pirataria, ferindo assim o preceito da soberania dos estados, especialmente no tange aos países de grande Força Naval que encarariam a iniciativa como uma afronta.

No entanto, quando se está as beiras de países de Força Naval fraca ou mesmo de política desestabilizada, os piratas se utilizam do critério da soberania do Estado para buscar refúgio. Consciente dessa questão, a ONU permitiu, com aval do Governo Transitório da Somália, a perseguição pirata dentro do mar territorial do referido país. Essa autorização se deu por meio de duas resoluções: a de número 1816 do ano de 2008 que permitiu essa manobra por 6 meses e a de número 1846 também do ano de 2008 que expandiu para 1 ano a autorização.

A interferência da ONU na questão Somali salienta a gravidade da situação do Estado. Em geral a organização preserva a soberania porém o país não apresenta condições de lidar com a magnitude do problema sendo necessária intervenção internacional na questão.

O artigo 105 do CNUDM, disposto a seguir, veio para delimitar os termos para apresamento de navios capturados efetuando atividade pirata:

ARTIGO 105 - Apresamento de um navio ou aeronave pirata

Todo Estado pode apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé.

O texto é de suma importância para o combate a pirataria especialmente nas áreas mais afetadas como o Oceano Índico. Ele ainda demonstra que é dever de todos os Estados que a embarcação seja apreendida e então, que os aprisionados sejam julgados de acordo com a lei do país que os prendeu.

Dessa maneira é obvio que há a necessidade de uma jurisdição vigente acerca do crime de pirataria em todos os Estados signatários do CNUDM porém alguns permanecem sem legislação interna coerente a transgressão.

Faremos ainda uma análise do artigo 111 que discorre acerca do direito a perseguição, disposto abaixo:

Artigo 111 – Direito de Perseguição

1. A perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrar nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor, e só pode continuar fora do mar territorial ou da zona contígua se a perseguição não tiver sido interrompida. Não é necessário que o navio que dá a ordem de parar a um navio estrangeiro que navega pelo mar territorial ou pela zona contígua se encontre também no mar territorial ou na zona contígua no momento em que o navio estrangeiro recebe a referida ordem. Se o navio estrangeiro se encontrar na zona contígua, como definida no artigo 33, a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada.(...)

3. O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entre no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado.(...)
8. Quando um navio for parado ou apresado fora do mar territorial em circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição, deve ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido em consequência disso.

Nota-se claramente que existe um preciosismo nas especificações que garantem o direito a perseguição. Primeiramente, somente é possível dar começo a caçada se forem adentrados as zonas de mar territorial, águas interiores ou arquipelágicas do Estado perseguidor. Porém, necessita-se dar fim a perseguição se a embarcação entrar no mar territorial de um terceiro Estado, ou no de sua própria bandeira.

Tendo em vista as dificuldades apresentadas anteriormente, a ONU apresentou junto ao seu Conselho de Segurança e em conjunto com a Organização Marítima Internacional propostas que, dentre outras, estimulam a inclusão do crime de pirataria na legislação interna dos países signatários do CNUDM.

2.2 Código de Conduta Djibouti (Anti-piracy Code)

A gravidade da situação pirata na região da costa oriental africana levou a Organização Marítima Internacional a organizar o encontro Djibouti. Essa reunião, realizada em janeiro de 2009, contou com a presença de representantes de 17 Estados da região e culminou na adoção do Código de Conduta Djibouti.

Esse código representa a iniciativa mundial de contenção à pirataria e do roubo armado contra navios nas regiões do Oceano Índico ocidental e do Golfo de Aden.

Durante o encontro foi criado o Djibouti Code of Conduct Trust Fund (DCCTF) que é um fundo de doadores voluntários regido pela IMO, com doadores como Japão, Dinamarca, França, Holanda e outros.

Além disso, foi acordado entre os Estados signatários a criação de legislação interna capaz de processar praticantes de pirataria facilitando assim o exercício do combate geral a pirataria e também foram realizadas mudanças relevantes ao direito a perseguição.

Em linhas gerais, o Código define pirataria como no artigo 101 da CNUDM e utiliza também a definição de roubo armado formada no conceito da ONU, englobando todos esses crimes em uma mesma categoria a fim de diminuir imprecisões conceituais. Após, estabeleceu-se a intenção do Código, na qual os Estados participantes firmam o propósito de reprimir a pirataria e o roubo armado, assegurar que os praticantes dos crimes definidos anteriormente e se sujeitem a todas as obrigações penais e também garantem o retorno dos criminosos a pátria

mãe. É importante ressaltar que o Código só tem validade dentro da região do Oceano Índico Ocidental e Golfo de Aden.

O Código apresenta ainda mudanças correlatas ao direito de perseguição. Tem-se os itens 4 e 5 do artigo 4 do documento a seguir:

Artigo 4 ° - Medidas de Repressão a Pirataria (...)

4. Qualquer Participante pode apreender um navio pirata além do limite exterior do mar territorial de qualquer Estado, e prender as pessoas e apreender os bens a bordo.

5. Qualquer perseguição de um navio, quando houver motivos razoáveis para suspeitar que o navio se dedica à pirataria, que se estenda para dentro mar territorial de um Participante está sujeito à autorização deste Participante. Nenhum Participante deve perseguir um navio dentro do território ou mar territorial de qualquer Estado costeiro sem a autorização deste Estado.⁹

Como se pode observar, o texto afirma que os Estados signatários podem apreender suspeitos de prática pirata em qualquer área exterior ao mar territorial de outros países e mesmo dentro do mar territorial de um outro país signatário, se houver autorização do mesmo.

Cabe salientar que o texto determina que a somente o mar territorial encontra-se sob jurisdição de um Estado, sendo irrestrita a captura dentro da Zona contígua e da Zona Economica Exclusiva. Essas medidas confrontam com a redação do CNUDM porém foram feitas com aval da ONU devido à proporção que a questão pirata atingiu.

2.3 Índices atualizados

Apesar de todas as medidas no intuito de conter o aumento da pirataria marítima, os índices continuam mostrando que esse inimigo não será facilmente enfrentado. No último relatório divulgado pela IMO foram divulgados dados sobre todos os números de eventos piratas ocorridos desde 1984.

Nesse gráfico disposto abaixo, notamos que houve uma queda abrupta nos números de incidentes no leste africano entre os anos de 2009 e 2010. Em outras regiões, até mesmo as contempladas pelo Código de Djibouti, os valores aumentaram ou então ficaram estáveis, demonstrando que a aplicação das normas então implementadas ficaram restritas a região da costa oriental africana.

⁹ Djibouti Code of Conduct. Tradução livre para: "Article 4 - Measures to Repress Piracy (...)

4. Any Participant may seize a pirate ship beyond the outer limit of any State's territorial sea, and arrest the persons and seize the property on board.

5. Any pursuit of a ship, where there are reasonable grounds to suspect that the ship is engaged in piracy, extending in and over the territorial sea of a Participant is subject to the authority of that Participant. No Participant should pursue such a ship in or over the territory or territorial sea of any coastal State without the permission of that State."

Já nos anos de 2010-2011 notamos um decréscimo em regiões críticas como o Oceano Índico e o sul do mar da China. Porém, a grande problemática continua sendo o leste africano, que apresentou aumento expressivo, retornando aos índices de 2009.

Ao analisarmos o gráfico, percebemos que a pirataria moderna vem crescendo sobremaneira desde 2006, atingindo nos anos 2010 e 2011 os maiores índices da pirataria moderna.

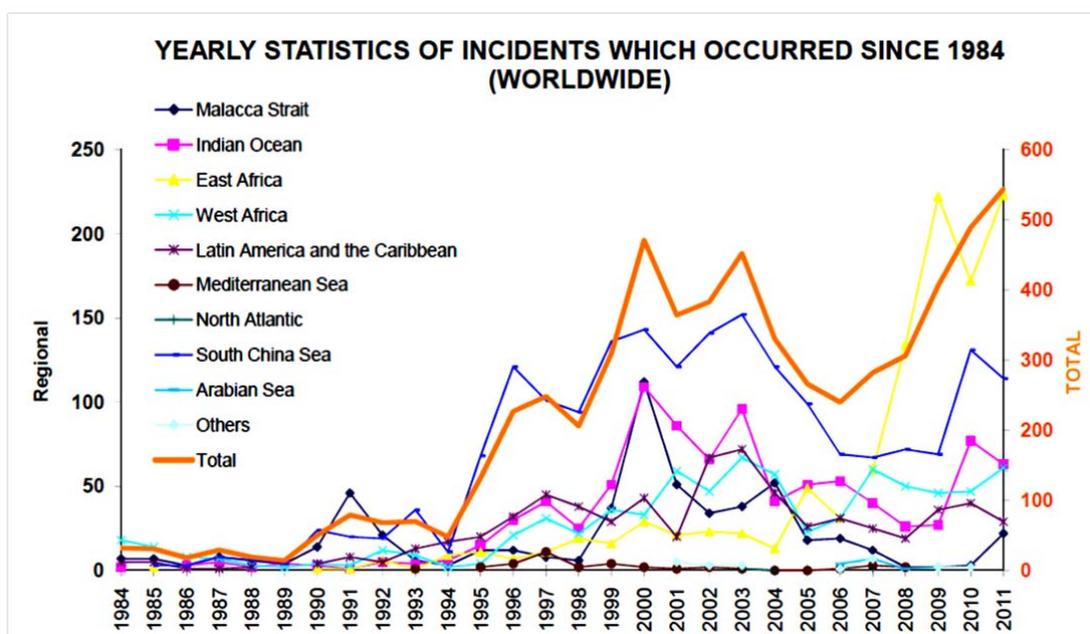


Figura 4 - Reports on acts of piracy and armed robbery against ships - Annual report – 2011

Capítulo 3

OS BENEFICIÁRIOS DA PIRATARIA

3.1 A dinâmica da pirataria Somali

Áreas amplas de mar são afetadas pela pirataria marítima tornando sua prevenção um grande desafio. Ela afeta as maiores vias de transporte marítimo e a vida dos tripulantes do mundo todo. Muitos têm, inclusive, sua liberdade privada sendo vítimas de sequestros.

Milhões de dólares são gastos com resgate para os piratas. Acredita-se que esse dinheiro é dividido entre os piratas, seus líderes e aqueles que os financiam.

De acordo com o estudo da Oceans Beyond Piracy, intitulado O custo econômico da pirataria Somali¹⁰, referente ao ano de 2012, apenas 1% dos custos da pirataria são utilizados em resgates, porém esse número representa cerca de 32 milhões de dólares o que é um valor expressivo dentro da economia de um país como a Somália.

A economista Anja Shortland aponta em seu estudo¹¹ que o dinheiro retido é subdividido nas comunidades locais mais interiorizadas. Essa análise foi feita através de imagens via satélite feitas pela manhã e pela noite na região ao longo dos anos.

Nesse estudo a especialista demonstra que a pirataria tem trazido avanço estrutural a muitas tribos e que, por isso, não há estímulo para que a população criminosa largue um negócio tão lucrativo. O PIB per capita da população Somali gira em torno de 600 dólares por ano, enquanto que um único ataque de um pirata de baixo escalão produz 18000 dólares, de acordo com a pesquisadora.

Órgãos internacionais de inteligência dizem que o dinheiro é reinvestido fora do país por emigrantes Somalis. A ONU estima que apenas 40% dos valores obtidos com a pirataria se mantém no país o que resulta em uma soma de aproximadamente 19 milhões de dólares somente no ano de 2012. O restante desse valor é deslocado para o que se acredita serem os financiadores da prática pirata.

¹⁰ Tradução livre para “The economic cost of Somali Piracy”

¹¹ Percy, Sarah and Shortland, Anja. Discussion Papers: The Business of Piracy in Somalia. Disponível em: <http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.358500.de/dp1033.pdf>. Acesso em 13/06/2013

O rastreamento do destino do dinheiro dos regastes é uma maneira de identificar a raiz do problema e encontrar soluções. No entanto, essa localização é um desafio para as Agências de execução da lei.

Muitas soluções já foram pensadas, mas estudos como o de Shortland apontam que a melhor maneira de combater é internamente, estimulando as vilas que não foram beneficiadas com os espólios piratas para o seu combate.

Além disso, uma iniciativa militar só será efetiva se vier acompanhada de uma saída econômica para a pobreza crônica encontrada na região.

3.2 Sistemas antipirataria e seus custos

Os custos de sistemas antipirataria está estimado em cerca de 500 milhões de dólares somente no ano de 2012, o que representa uma quantia significativa para os interesses dos armadores e um mercado aquecido para os desenvolvedores de soluções de combate ao crime.

Os principais sistemas antipirataria a bordo são o AIS e ShipLoc que são classificados como sinais de aviso, porém ainda existem sistemas com cercas elétricas, dispositivos acústicos, arame farpado, canhões de água.

3.2.1 AIS

O Sistema de Identificação Automático (AIS) é empregado em navios e até mesmo por serviços de tráfego marítimo. O sistema já é previsto pela Convenção SOLAS sendo obrigatório em navios com arqueação bruta superior a 300 ton. e em navios de passageiros.

O AIS veio com intuito de adicionar informações ao radar e consiste na identificação e localização automática de navios por meio do câmbio de dados eletrônicos. Ele provê dados como posição geográfica, velocidade e curso de embarcações através da integração do VHF, GPS e sensores eletrônicos como a agulha giroscópica.

Seu escopo inicial era prevenir abalroamento porém a emergência dos ataques piratas fez com que as empresas notassem o seu emprego no combate a pirataria. Tendo em vista esse novo mercado, novas versões foram lançadas tendo em vista a detecção de embarcações estranhas pelo radar e o aparelho tornou-se acessível economicamente.

3.2.2 SHIPLOC

O Shiploc é composto basicamente de um receptor de informações GPS, um transmissor Argos, baterias de emergência e dois botões de emissão de alerta. Seu uso foi regulamentado pela SOLAS sendo obrigatório a todas as embarcações com arqueação bruta superior a 500 ton.

Ele é controlado pela Agência Espacial Francesa e funciona enviando um alerta para o armador e para as autoridades competentes caso seja acionado um botão discreto popularmente chamado “botão de pânico”. O equipamento, que opera 24 horas por dia, permite ainda o acompanhamento de dados como velocidade, rumo, localização e condições meteorológicas pelo armador.

3.2.3 Ship Security Alarm System

A SOLAS determina que é imperativa a instalação de um Sistema de Alerta de Proteção do Navio. Esse deve ser silencioso e secreto, tendo no mínimo dois botões de disparo. Caso o mesmo seja acionado, um pedido de socorro é imediatamente enviado via satélite para as autoridades competentes.

3.2.4 Outros equipamentos e medidas de evasão

Várias medidas foram desenvolvidas para atender ao armador preocupado com seu navio. Uma bem interessante é o emprego de cercas eletrificadas não letais. O sistema foi aprovada pela IMO em 2003 e foi desenvolvidos pela holandesa Secure-Ship, porém não pode ser empregado em navios de carga inflamável.

Um outro mecanismo é a utilização de iluminação intensa em caso de detecção de ameaça. Um dispositivo verifica a presença de embarcações em um raio de aproximadamente 1 quilômetro e estima o nível de possível intimidação. Se for atingido um determinado parâmetro, é lançado um feixe intenso de luz eliminando o efeito surpresa dos ataques piratas.

Jatos fortes de água também são usados para impedir o embarque não autorizado. Esse sistema teve grande aceitação em petroleiros e graneleiros químicos, além de alguns navios tanques e de passageiros. O Sistema de Proteção Marítimo (MPS) emite jatos pelo casco a alta

pressão conduzindo água do mar. O Equipamento é totalmente automático e os bicos podem girar 360° numa vazão de até 100m³ por hora. Esse sistema foi lançado em 2009 e em 2010 chegou ao ápice em vendas.

Já o Mecanismo de Longo Alcance Acústico (LRAD) é um dispositivo que emite ondas sonoras de alta frequência provocando dor no invasor. Ele é utilizado como manobra para afastar multidões e foi útil no caso do navio de cruzeiro Seabourn Spirit que conseguiu afugentar piratas, que portavam lança-granadas.

A seguir dispõe-se de uma tabela dos custos de diversos equipamentos de segurança a bordo oriunda do trabalho da Oceans Beyond Piracy:

SECURITY EQUIPMENT						
Type of Equipment	Unit Cost per Ship	Units per Year	Rate of Use (Low)	Rate of Use (High)	Total Cost (Low)	Total Cost (High)
Razor Wire	\$7,998.00	2.00	80%	80%	\$447,888,000.00	\$447,888,000.00
Water Cannons	\$118,755.00	.20	.25%	.83%	\$2,078,212.50	\$6,927,375.00
Electrified Barriers	\$39,585.00	.33	.75%	2.5%	\$3,463,687.50	\$11,545,625.00
Warning Signs	\$4.50	1.00	80%	80%	\$126,000.00	\$126,000.00
Acoustic Devices	\$21,000.00	.20	5%	15%	\$7,350,000.00	\$22,050,000.00
Sandbags	\$1,424.16	1.00	80%	80%	\$39,876,480.00	\$39,876,480.00
TOTAL					\$500,782,380.00	\$528,413,480.00

Figura 5 - The Economic Cost of Somali Piracy 2012

3.3 Segurança privada

Um outro ramo extremamente aquecido com os atos de pirataria é o de segurança privada a bordo. De acordo com Shortland existem muitas empresas se especializando na segurança para o trajeto do Canal do Suez. O aumento de cerca de 80% dos custos entre os anos de 2011 e 2012 se deve a maior aceitação dos armadores e operadores em relação a esse novo nicho de serviço a bordo.

Esse valores, cujo incremento culminou em uma queda ¹²da pirataria Somali em 2012, se traduziram em um total de mais de 1 bilhão de dólares nesse mesmo ano. Segundo dados da Oceans Beyond Piracy em 2011 apenas 30% dos navios empregavam segurança privada a bordo, já em 2012 esse numero cresceu para 50% demonstrando o interesse dos armadores em combater o mal da pirataria.

12 CNN. HUNT, Katie. Report: Sea piracy drops to lowest level in four years. Disponível em: <<http://edition.cnn.com/2012/10/23/world/sea-piracy-decline>>. Acesso 13/06/2013

3.3.1 A IMO e a questão da segurança privada armada

Em setembro de 2011, o Comitê de Segurança Marítima (MSC) através do Relatório MSC 90/20/1 estabeleceu parâmetros dentro das diretrizes da IMO no que tange a contratação de segurança privada armada para os armadores, operadores de navio e Estados. O relatório demonstra que a Organização acredita que a medida é válida porém determinou a criação de regras que circunscrevam a atividade a bordo.

A Organização acelerou o processo de concordância pois é sabido da retirada das tropas americanas do Iraque¹³ e posterior retirada do Afeganistão¹⁴ (2014). De tal maneira, o órgão agrada a ambos os lados, especialmente com relação as companhias que se dedicam a satisfazer essa fatia de mercado, focada na proteção a pirataria.

Grande parte das empresas de proteção armada a bordo teve sua fundação com o termino da Guerra Fria tendo sua parcela de mercado aumentado expressivamente depois do advento de 11 de setembro em decorrência do medo do terrorismo que se instalou mundialmente.

Uma das mais reconhecidas empresas de segurança a bordo é a Glenn Defense Marine. Criada em 1946, a companhia possui escritórios em Cingapura, Hong Kong, Indonésia e outros países asiáticos. Os dados acerca dos trabalhadores dessas empresas é raro porém acredita-se que são, em sua maioria, ex-militares.

Dois grupos de serviços são oferecidos pelas companhias de segurança:

1. Os que visam à prevenção de ataques, incluindo o rastreamento de embarcações comerciais; a proteção de navios pesqueiros; a guarda de instalações de energia offshore e portos; o emprego de guardas armados ou não a bordo de navios; o uso de embarcações de escolta visíveis; e finalmente, a formação dos agentes para prover segurança.

2. E o outro grupo de categoria de serviços que se concentra no gerenciamento de crises e resposta pós-ataque, cujos serviços incluem a recuperação de navios capturados ou desaparecidos e de cargas roubadas; negociação quando há incidentes envolvendo o sequestro da tripulação ou de funcionários e o resgate de reféns.

¹³ G1 com agências internacionais. Último comboio com tropas dos EUA deixa o Iraque. Disponível em:< <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2011/12/ultimo-comboio-com-tropas-do-eua-deixa-o-iraque.html>>. Acesso 09/09/2013

¹⁴ AFP. Retirada de tropas americanas do Afeganistão custará US\$ 5 bilhões. Disponível em:< <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2013/03/retirar-tropas-do-afeganistao-custara-ao-menos-us-5-bilhoes.html>>. Acesso 09/09/2013

3.3.2 Uso de armamento a bordo pelos Estados

As empresas que pretendem prestar serviços de segurança privada armada em navios precisam reconhecer a responsabilidade legal a que podem estar sujeitas, e, portanto, devem buscar a aprovação adequada das autoridades competentes, quais sejam:

1. nos Estados de bandeira;
2. nos países onde a companhia de segurança privada está registrada; e
3. nos países em que as operações são efetuadas ou gerenciadas, incluindo os países pelos quais os navios pretendem transitar.

Sobre este ponto, a maior parte dos Estados exige comunicação prévia a alguma autoridade, bem como a autorização de acordo com as normas estabelecidas pelo Estado de bandeira para a presença de seguranças privados armados a bordo.

Países como o Brasil, Japão e França não permitem a presença de guarda armada, porém o último já discute a aceitação desse artifício de acordo com os parâmetros da IMO. Por outro lado, Bahamas, Chipre, Espanha, Itália, Ilhas Marshall, Panamá e Reino Unido permitem e Estados Unidos e Noruega aceitam somente sob algumas condições ou em algumas regiões apenas.

3.4 Seguros e seus custos

Os custos com seguro caíram cerca de 13% em 2012¹⁵. Essa queda, de 635 milhões de dólares em 2011 para 507 milhões em 2012, se deve ao aumento da presença de segurança armada a bordo.

Além disso, devido ao aumento do número de navios de alto valor transitando pelo Canal de Suez em 2012, os custos associados com os prêmios de risco de guerra aumentaram ligeiramente.

¹⁵ Oceans Beyond Piracy. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/obp/cost-of-piracy-home>>. Acesso em 12/06/2013

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos dados apresentados não são necessariamente conclusivos podendo-se antever apenas o rumo da pirataria marítima moderna dentro de um curto espaço de tempo. É notória a redução da atividade na costa da Somália, porém é expressivo o aumento no Golfo da Guiné.

Embarcações mais propensas a ataques piratas nessa região são graneleiros por serem mais lentos, mas nada impede que navios petroleiros sejam alvos das investidas, à medida que haja interesse, pois os valores de resgate são significativamente elevados. Essa mudança de comportamento pode comprometer seriamente a produção regional e a segurança das matrizes energéticas dos países que compram o petróleo nigeriano, como é o caso do Brasil.

Atualmente, trinta e oito por cento da produção da Petrobras no exterior é oriunda da Nigéria. Além disso, a estatal pretende investir 2 bilhões de dólares no país ao longo dos próximos 5 anos¹⁶.

Sob outro aspecto, a intensificação da pirataria na região compromete toda a segurança da navegação no Oceano Atlântico Sul. É possível que, se o problema se alastrar como foi o caso da Somália, que parece ser um inimigo compreendido e enfraquecido, haja perigo de atingir as ZEEs e a plataforma continental brasileira.

Os Estados e armadores custaram a aceitar que uma medida preventiva de combate à pirataria seria o melhor caminho, porém agora já aceitam o emprego de guardas especializados na prática pirata a bordo.

Observou-se através da experiência somali que somente a atuação militar na área afetada não era suficiente, demandando o suporte desses atores externos, tendo se beneficiado com a decisão os Estados que não mais atuam com expedições militares dispendiosas. No entanto, isso trouxe a luz um novo problema que é o exercício da jurisdição sobre o pirata.

¹⁶ FATOS E DADOS. Internacional: Presença na Nigéria. Disponível em: <<http://fatosedados.blogspot.com.br/2011/04/18/internacional-presenca-na-nigeria/>>. Acesso em 13/06/2013

Ao longo do trabalho ficou claro que somente navios de guerra ou aeronaves a serviço de um país podem perseguir e capturar piratas. Os guardas a bordo não podem influenciar na ação de aprisionar uma embarcação ou pirata, ficando os mesmos impunes.

No futuro interessa-se discutir quem exercerá jurisdição por esse profissional e que julgará possíveis excessos cometidos. Será que os atos ocorridos em alto mar devem ser de competência do Estado da bandeira? Essa é uma questão que deve ser relevantemente estudada e bem assinalada para que não hajam brechas que permitam a impunidade tão frequente.

Longe de um fim avistável, a pirataria ainda alimentará muitos mercados em ascensão e outras tantas inconstâncias estatais. É possível traçar um paralelo que alinhava a atividade à pobreza extrema e à instabilidade política. Toda e qualquer atuação de combate à pirataria, seja ela o uso de segurança armada a bordo ou emprego de tecnologias como AIS ou Shiploc, não serão suficiente para erradicar o problema que tem como seu maior fator a desigualdade desses países carentes dos mesmos recursos encontrados na maior parte do mundo.

Cabe às gerações vindouras analisar o que pode ser feito com o que se dispõe além de sustentar a ideia de que somente com estabilidade política e maior atuação financeira de países de maior poderio o problema poderá começar a ser combatido de fato. Em vista tudo que foi exposto, a procura por um final feliz para todos os lados está além.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bellish, Jonathan. **The economic cost of Somali piracy**. One Earth Future Foundation Working Paper, Louisville, 2012. Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/ecop2012final_2.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2013.

HURLBURT, Kaija; SEYLE, D. Conor, PhD. **The human cost of maritime piracy**. One Earth Future Foundation Working Paper, Louisville, 2012. Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop2012forweb_6.pdf >. Acesso em: 12 jul. 2013.

COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM. **Piracy: the east Africa/Somalia situation: Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks**. Scotland, UK: Witherby Seamanship International, 2009. Disponível em: <<http://www.simsl.com/Downloads/Articles/OCIMFPiracy.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2013.

HARRELSON, Jill. **Blackbeard meets blackwater: an analysis of international conventions that address piracy and the use of private security companies to protect the shipping industry**. American University International Law Review, Washington, DC, v. 25, n. 2, 2010.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. MSC.1/Circ.1443, de 25 de maio de 2012. **Interim Guidance to Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk**. 2012. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1443.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2013.

LISS, Carolin. **Oceans of Crime: maritime piracy and transnational security in Southeast Asia and Bangladesh**. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies, 2010.

ONUOHA, Freedom C. **Oil pipeline sabotage in Nigeria: dimensions, actors and implications for national security**. African Security Review, Institute for Security Studies, Pretoria, South Africa, v. 17, n. 3, Sept. 2008. Disponível em: <http://mercury.ethz.ch/serviceengine/Files/ISN/101503/ichaptersection_singledocument/4f07f9ea-164a-43f8-bf6a-157f3b4951d8/en/Chapter8.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2013.

PLOCH, Lauren et al. **Piracy off the Horn of Africa**. Congressional Research Service, Washington, DC. Apr. 2011. Disponível em: <<http://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2013.

SKULD. **Provisional guidelines: use of armed guards on board Norwegian ships**. Disponível em: <http://www.skuld.com/upload/News%20and%20Publications/Publications/Piracy/Provisional_guidelines_The_use_of_armed_guardsonboard_Norwegian_ships.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2013.

The Djibouti Code Of Conduct. Disponível em: <<http://www.fco.gov.uk/resources/en/pdf/pdf9/piracy-djibouti-meeting>>. Acesso em: 13 jul. 2013.

VENANCIO, Daiana Seabra. **A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança a navegação.** Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. Jul/dez 2012. v.18 n. 2 p.135-157.