



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



VIRGÍNIA RODRIGUES PINHEIRO DE OLIVEIRA



PIRATARIA MARÍTIMA

**RIO DE JANEIRO
2013**

VIRGÍNIA RODRIGUES PINHEIRO DE OLIVEIRA

PIRATARIA MARÍTIMA

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

Orientador: Prof. Brizola de Oliveira Olegário

Rio de Janeiro

2013

VIRGÍNIA RODRIGUES PINHEIRO DE OLIVEIRA

PIRATARIA MARÍTIMA

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

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Prof. Brizola de Oliveira Olegário

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico esta monografia às minhas tias paternas,
já que sem elas os valores necessários a essa
conquista não teriam sido aprendidos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por sempre ter iluminado meus passos e me guiado por todo o caminho até a obtenção dessa vitória; a minha família por todo o apoio e incentivo recebido durante toda a minha vida para que eu pudesse realizar meus sonhos; e aos meus amigos, de dentro e de fora da EFOMM, que durante esses três anos foram fundamentais para eu seguir em frente.

*Two roads diverged in a wood. I took the one less traveled by and that
has made all the difference.*
(ROBERT FROST)

RESUMO

A pirataria marítima esteve presente em vários momentos da história, e remonta aos primórdios da navegação marítima. Depois que o continente americano foi colonizado, a partir do século XV, a pirataria foi progredindo até alcançar sua era dourada no século XVIII e declinou no início do século XIX.

Esse problema 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 ele vem prejudicando também a tripulação, as pessoas que trabalham a bordo, fazendo com que elas corram risco de vida devido à violência usada pelos piratas.

O presente estudo mostra o quantitativo de ataques relatados desde que a IMO (International Maritime Organization) considerou o primeiro ataque da pirataria marítima moderna, exemplificando os locais mais perigosos e as estratégias dos piratas modernos para os seus ataques. Mostra também, os principais equipamentos utilizados a bordo para a prevenção da pirataria marítima e a atuação militar atual. O conhecimento sobre esse assunto é fundamental para que sejam adotadas medidas eficazes de contenção.

Palavras-chave: Pirataria, Somália, transporte, equipamentos.

ABSTRACT

The maritime piracy is an activity that has been present in the history, it goes back to navigation began. After the Americas were colonized in the fifteenth century, piracy was progressing until it reached its golden age in the eighteenth century and declined in the early nineteenth century.

This problem 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.

The study shows statistics that reveals the quantitative of attacks related since IMO (International Maritime Organization) considered the first attack of the modern marine piracy, exemplifying the most dangerous locations and pirates' modern strategies for their attacks. Preventive actions will be cited, that have as intuit combat the piracy, actions these that varies from technological equipments to the operations involving several countries warships. The knowledge on this subject is essential to be adopted effective containment.

Key-words: Piracy, Somalia, transport, equipments.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 PIRATARIA MARÍTIMA	12
1.1 Definição	12
1.1.1 Pirataria x Roubo à mão armada.....	13
1.2 Surgimento	13
1.2.1 Corsários.....	14
1.2.2 Bucaneiros	15
1.2.3 Flibusteiro.....	15
1.3 Primórdios da Pirataria Marítima no Brasil.....	16
2 PIRATARIA MARÍTIMA NA ATUALIDADE	17
2.1 Globalização e a Pirataria.....	17
2.2 Estratégias de ataque	17
2.3 Áreas com maior incidência de ataques	18
2.3.1 Somália.....	19
2.4 Relatos	20
3 PREVENÇÃO E COMBATE AOS ATAQUES PIRATAS	22
3.1 Ataques piratas bem sucedidos.....	22
3.2 Procedimentos a serem adotados a bordo.....	23
3.3 Operações.....	25
3.3.1 Operação “Allied Protector”.....	25
3.3.2 Operação “Atalanta”.....	26
3.3.3 Operação “Ocean Shield”.....	26
4 SISTEMAS ANTIPIRATARIA	
4.1 Código Internacional para a Segurança dos navios e das Instalações Portuárias (ISPS code).....	27
4.2 Ship Security Alert System (SSAS).....	28

4.3 Long Range Acoustic Device (LRAD)	28
4.4 AIS (Automatic Identification System).....	29
4.5 Sistema SHIPLOC.....	29
4.6 Sistema Navio Seguro (SECURE SHIP).....	30
4.7 Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT).....	30
4.8 Medidas cautelares no Brasil contra a pirataria.....	31
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	33

INTRODUÇÃO

A pirataria marítima sempre esteve rodeada por uma atmosfera de mito, fato diretamente relacionado a maneira estereotipada pela qual é retratada. Os filmes estrelados pelo personagem Capitão Jack Sparrow¹ distorcem a percepção do quanto o fenômeno continua presente e atuante. No imaginário popular, o tema pirataria é na maioria das vezes associado à era da navegação a vela e às histórias de aventuras. Contudo, a pirataria na atualidade possui poucas semelhanças com os eventos do passado, pois houve mudanças em seu padrão geográfico de ocorrência, finalidades e motivações.

Num mundo onde o transporte de cerca de 90% das mercadorias comercializadas no cenário internacional é realizado via marítima, movimentando assim um valor superior a US\$ 20 trilhões, é esperado que pessoas se aproveitem das vulnerabilidades desse tipo de transporte, principalmente em países cuja situação socio-econômica é precária. Os prejuízos causados pela pirataria abrangem o atraso da carga, o custo com investimento em equipamentos de segurança pelas companhias de navegação, o custo dos governos para manter a vigilância nas áreas de risco e a perda de vidas. Em valor monetário, a previsão do prejuízo causado pelos ataques para o ano de 2015 está entre 13 e 15 bilhões de dólares.

O intuito desta monografia é apresentar um rápido histórico da pirataria, assim como ressaltar os locais com maior incidência e as causas que levaram esses locais a serem os mais perigosos para as tripulações e armadores dos navios mercantes. Também tem o intuito de mostrar as ações dos piratas e as providências que estão sendo tomadas, tanto em relação ao uso de novas tecnologias quanto as medidas executadas pelas organizações e países envolvidos. É feito também um breve comentário sobre a legislação vigente aplicada nos casos de pirataria.

¹ Personagem principal da franquia da Disney “Piratas do Caribe”.

²Previsão retirada do artigo “The Economics of Piracy” de Anna Bowden.

CAPÍTULO 1

PIRATARIA MARÍTIMA

1.1 Definição

Pirataria, atualmente, consiste em uma empresa armada, com fins lucrativos. A palavra em si tem origem grega e significa “ladrão do mar”. Essa atividade consiste na entrega do navio juntamente com sua tripulação a atos violentos, como assassinatos, sequestros e saques. Tal ameaça gera grandes prejuízos, não a um país, mas aos navios mercantes de várias nações, que passam a ser alvos fáceis, já que navegam desarmados. A maioria dos ataques é realizada em alto mar, para não ficarem apenas sob a sanção jurídica de um determinado Estado, pois as águas, no caso, são internacionais.

Segundo o artigo 101 da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (UNCLOS - 1982), Pirataria é definida como:

- a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o 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 o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b)

Essa mesma convenção, no Artigo 103, também define navio pirata como os navios que as pessoas, sob cujo controle efetivo se encontrem, pretendem utilizar para cometer qualquer dos atos mencionados no artigo 101. Também são considerados piratas os navios

que tenham servido para cometer quaisquer de tais atos, enquanto se encontrem sob o controle das pessoas culpadas desses atos.

1.1.1 Pirataria x Roubo à mão armada

Muitos dos atos de violência cometidos contra navios, especialmente os que ocorrem nos portos ou dentro das águas territoriais, não se encaixam, na definição de “pirataria”, por isso são classificados como “roubos à mão armada”. A Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês) faz a diferenciação entre pirataria e roubo à mão armada de tal forma que:

a) Pirataria é qualquer ato ilegal definido pelo artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar de 1982;

b) 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;

1.2 – Surgimento

Os oceanos foram uma grande ajuda para o comércio, pois o transporte de mercadorias através dele é rápido e fácil, ou seja, mais vantajoso que o terrestre. As rotas comerciais seguiam junto à costa, já que antigamente dispunha-se de poucos recursos para determinar a posição do navio, isso facilitava os ataques dos primeiros piratas às embarcações. Os piratas tinham como objetivo apoderar-se das riquezas alheias, pertencentes a mercadores, navios do estado e mesmo cidades costeiras, capturando tudo o que tivesse valor e fazendo reféns para extorquir resgates.

As tripulações piratas eram formadas por pessoas de todos os tipos e procedências que conviviam em um regime relativamente democrático, elegendo o seu capitão e podendo removê-lo a qualquer momento. Navegavam em navios pequenos e rápidos, o que lhes permitiam lutar ou fugir, conforme lhes fosse mais conveniente, adotando a abordagem como método preferencial de ataque, seguida da luta corpo a corpo.

Considerada em todos os tempos como um crime internacional, a pirataria era reprimida energicamente pelas nações civilizadas, sendo prática rotineira o enforcamento dos

piratas capturados. Isso, porém, não impediu que a atividade se tornasse comum no mundo antigo, sendo adotada por fenícios e gregos primitivos. Em certa época ela se tornou tão intensa no Mediterrâneo, que os romanos editaram uma lei especial, a Lex Gabínia, que dava poderes ditatoriais ao general Pompeu (106-89 a.C.) para que ele pudesse exterminar os piratas.

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

Do fim do século 16 até o século 18, o mar do Caribe era um terreno de caça para piratas que atacavam primeiramente os navios espanhóis, mas posteriormente aqueles de todas as nações com colônias e postos avançados de comércio na área. Os grandes tesouros de ouro e prata que a Espanha começou a enviar do Novo Mundo para a Europa logo chamaram atenção desses aventureiros mal intencionados, dos quais muitos se tornaram lendários, entre eles Sir Francis Drake, Capitão Kidd, Barbanegra, Jean Lafitte e James Cook.

O século 18 foi a época de ouro da pirataria. Mas os ataques piratas, como mencionado, são muito mais antigos. Tucídes, o historiador grego, já mencionava a existência de piratas cerca de 24 séculos antes da era digital. Homero, autor de *Ilíada* e da *Odisséia*, já falava sobre os “vagabundos dos mares” quando descreveu as aventuras de Ulisses. Já outra fonte, de autoria de Krzysztof Wilczynski, mostra que um dos mais antigos documentos sobre o assunto, que seria uma inscrição num tablete de argila, fala da existência de piratas desde o ano 1350 a.C., descrevendo ataques a navios na região da África do Norte.

1.2.1 – Corsário

Os atos de violência para fins lucrativos cometidos contra navios somente de determinado país, não é considerado pirataria, mas sim corso. O Corso marítimo ou Corsário pode ser definido como a empresa de um particular contra os inimigos de sua pátria, realizada com a permissão e sob a autoridade da potência mandante, com o objetivo único de gerar perdas ao comércio.

Os cursos eram usados pelos países como um meio fácil e barato para enfraquecer seus inimigos, pois não precisavam arcar com os custos relacionados a manutenção e construção dos navios piratas. O corso era praticado durante a guerra e também durante os tempos de paz, como represália. Os corsários eram mandatários de uma nação e do seu governo; possuíam documentos oficiais, recebiam um título profissional e uma patente de autorização expressa. Sempre que um navio corso fosse capturado, seria levado a um Tribunal Almirantado onde tentaria provar que era um verdadeiro corso. Porém, era comum os cursos serem presos e executados como piratas pelas nações inimigas.

1.2.2 – Bucaneiros

Este termo refere-se aos piratas originários dos portos das Caraíbas, que inicialmente atacavam os navios e cidades espanholas nas Caraíbas e na América Central. Em meados do século XVII, a palavra bucaneiro aplicou-se à maioria dos piratas e cursos que eram originários de bases das Índias Ocidentais.

Os bucaneiros eram piratas que, durante os séculos XVI e XVII, pilhavam principalmente o comércio espanhol com as suas colônias americanas. Os primeiros quartéis militares bucaneiros foram na ilha de Tortuga, sete quilômetros a noroeste da Hispaniola. Mais tarde os bucaneiros usaram a Jamaica como base das suas operações. O termo bucaneiro também se aplica às embarcações, em geral de pequeno porte, utilizadas pelos piratas e corsários da região e da época.

1.2.3 – Flibusteiros

A palavra flibusteiro não possui uma etimologia confirmada, porém uma das teorias defende que sua origem venha do inglês fly boat, que significa barco rápido. A tática de ataque desses piratas se baseava na vantagem que tiravam pela velocidade que os seus navios conseguiam alcançar e não em tiros de canhões e nem em batalhas navais. Apesar do navio flibusteiro também atirar, seus canhões eram imprecisos. Sua utilização era mais eficaz

somente quando o navio inimigo estava próximo, com o objetivo de inutilizar o maior número de homens possível.

Os flibusteiros atacavam navios de quaisquer nacionalidades, embora tivessem os espanhóis como os maiores inimigos. Em outras palavras os termos flibusteiro e bucaneiro são mais específicos e estão relacionados com a pirataria no Mar do Caribe.

1.3 – Primórdios da Pirataria Marítima no Brasil

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 quesito segurança. Desde os primeiros tempos da colonização, a costa brasileira foi infestada por piratas, na maioria aventureiros que vinham saquear as cidades em busca de pau-brasil, pimenta, algodão, raízes e escravos indígenas.

Dentre os ataques ocorridos no Brasil destacam-se dois: o do corsário inglês Thomas Cavendish e o do corsário francês René Duguay-Trouin. O primeiro chegou a nossa costa com três navios na noite de Natal com o objetivo de roubar, saquear e destruir tudo o que via pela frente. O ataque foi extremamente violento e se estendeu por dois meses, indo de Santos a São Vicente. Já o segundo chegou ao Rio de Janeiro com seus dezoito navios ajudado por uma neblina que impossibilitou sua detecção antecipada. O ataque foi menos ofensivo do que o citado anteriormente, pois os moradores e autoridades preferiram colaborar com as exigências do capitão a perder suas vidas. Duguay permaneceu no Rio de Janeiro por 61 dias, até que o resgate – em ouro, açúcar e gado – fosse pago.

CAPÍTULO 2

PIRATARIA MARÍTIMA NA ATUALIDADE

O crime no mar tornou-se um negócio muito rentável, envolvendo grupos que financiam, planejam, organizam e executam as ações contra o tráfego marítimo. A ação dos piratas tem submetido armadores e marítimos a riscos extremos. A situação apresenta cerca de 800 marítimos reféns, com resgates na faixa de 10 milhões de dólares por navio.

Os custos financeiros dos ataques ultrapassam o âmbito dos armadores, uma vez que provocam um acréscimo de valores do seguro e do consumo de combustível, em função de alteração de rotas e de aumento de velocidade. Como consequência, esses novos encargos elevam o frete, que, na ponta, será transferido ao produto entregue ao consumidor. Além disso, outros prejuízos, não menos importantes, serão percebidos num prazo um pouco maior, tal como a diminuição da vocação marítima, em função do alto risco a que são expostos os marítimos.

2.1 Globalização e a Pirataria

Desde o século XIX, ocorre um constante crescimento das trocas econômicas entre os diversos países. A evolução da tecnologia faz com que as transações comerciais que, antes levavam meses, hoje sejam feitas em segundos. Apesar da rapidez com que é concluída, o transporte das mercadorias, mesmo com os gigantescos avanços seja na aviação ou nos navios, segue um ritmo mais lento. Ritmo que está sujeito a adversidades, acidentes, problemas de carregamento, impostos, terminais com pouca infra-estrutura e roubos. É exatamente nesse contexto internacional que a pirataria vem atuando. Desta maneira, se as trocas não param de aumentar em volume e valor, é deduzível que os ataques também aumentem. Segundo o Contra-Almirante Antonio Ruy de Almeida Silva, “(...) a pirataria se inclui no grupo de tensões que afetam a globalização”.

2.2 Estratégias de ataque

Com o passar dos anos, os ladrões do mar estão se tornando cada vez mais experientes na ação de roubar e com isto aperfeiçoam-se na maneira de buscar informações sobre uma embarcação e sua respectiva carga. Nota-se então que a pirataria está se tornando uma espécie

de crime organizado, já que os piratas são muito eficientes no que fazem. Eles administram operações sofisticadas, usando os mais modernos equipamentos, como telefones por satélite, aparelhos de GPS, computadores em rede e rádios de comunicação, a fim de buscar informações prévias a respeito das cargas de maior valor, em que navio está embarcado e a localização da rota do navio.

Estas informações podem ser passadas por pessoas que em algum momento estiveram a bordo do navio e que tenham tido a oportunidade de sondar essas informações; ou também o que pode estar acontecendo é a chamada fraude marítima, ou seja, pessoas internas relacionadas ao setor de carregamento vendem informações a respeito da carga, como as coordenadas de onde o navio navegará e a localização exata das cargas de maior valor.

Para poderem amedrontar, os piratas utilizam armamentos como lançagranadas e rifles AK-47. Usam lanchas com motores potentes para se aproximarem de seu alvo. Às vezes, essas lanchas são lançadas de embarcações maiores posicionadas em alto mar, chamadas de Navio mãe, que são geralmente barcos de pesca usados como bases avançadas. Dessa forma, as suas lanchas de ataque podem operar a mais de 800 quilômetros de distância da costa. Para se apoderarem dos navios, os piratas primeiro usam ganchos e barras de ferro - alguns também disparados por armas - e sobem até o convés usando cordas e escadas. Em algumas ocasiões, eles disparam contra os navios para forçá-los a parar, o que facilita sua tomada.

2.3 – Áreas com maior incidência de ataques

Os piratas têm se espalhado em milhares de milhas quadradas de água, desde o Golfo de Aden, a estreita porta de entrada do Mar Vermelho, até a fronteira do Quênia. Outra área notadamente conhecida pelos ataques é o sudeste da Ásia, embora tenha demonstrado uma ligeira diminuição nos relatos desse tipo de ação nos últimos anos. No Oceano Índico, a principal área situa-se dentro do estratégico Estreito de Malacca, caminho obrigatório dos navios rumo ao extremo oriente além das proximidades de Bangladesh. Por fim, no Mar da China Meridional, permeando a Indonésia, existe uma ampla região onde os atos de pirataria são intensos e até mesmo “tradicionais” por serem tão comuns e antigos.

Segundo Mukundan, Diretor do IMB (International Maritime Bureau), as áreas mais perigosas do mundo para a navegação são a Somália, o Golfo do Aden e a costa da Nigéria e os motivos que levam os piratas a atacarem os navios são distintos: enquanto na Somália os ladrões procuram dinheiro, na Nigéria os motivos são, na maioria das vezes, políticos.

2.3.1 Somália

A Somália encontra-se geograficamente localizada no nordeste do continente africano, na região denominada por “Chifre da África”. A sua costa norte é banhada pelas águas do Golfo de Aden, por onde passa toda a navegação que vem ou vai para o canal do Suez. A leste, encontra-se o Oceano Índico, por onde circula todo o tráfego marítimo que vem ou vai para o Cabo da Boa Esperança.

O país tornou-se independente em 1960, tendo o seu último Governo efetivo, chefiado pelo General Muhammad Siad Barre, deposto em 1991. A partir deste ano, 15 governos provisórios se sucederam no poder, porém nenhum obteve êxito em reduzir os conflitos entre as diversas forças políticas que retalham o controle do território. Transformou-se num Estado falido, essencialmente devido a ausência de um governo forte e a dissolução da administração pública, em geral, e das Forças Armadas, em particular. A extinção desta última deu origem a pequenos grupos armados, que se organizaram de acordo com os seus clãs. A anarquia impera em quase todo o território, e além disso, ainda sofre com o movimento para se tornarem autônomas as províncias, Somaliland, a noroeste e Puntland, a nordeste. Nos últimos anos, a Somália tem sido assegurada por um Governo Federal de Transição (GFT), estabelecido em 2004, em Mombaça, no Quênia.

Neste momento o país atravessa uma das maiores crises humanitárias e de segurança do mundo, com aproximadamente 2 milhões de habitantes dependendo de ajuda humanitária internacional para sobreviver. A atual população da Somália ronda os 9 milhões de habitantes, que se agrupam essencialmente em 5 grandes clãs, que por sua vez se subdividem em dezenas de sub-clãs. Este país apresenta uma das maiores taxas de natalidade do mundo, que se estima em 44 nascimentos por cada 1.000 habitantes. Em média, cada mulher somali tem entre 6 a 7 filhos. A média de idade da população é de 17 anos, o que significa que a população é bastante jovem, e a sua expectativa de vida é de 50 anos.

A pirataria ao longo da costa da Somália é o resultado do ambiente caótico que se vive no país, no qual o Estado é incapaz de restabelecer a lei e a ordem, o que propicia o aumento das atividades ilegais na terra e no mar. Neste último, devido à falta de patrulhamento e de monitoramento, as atividades tomaram a forma de pesca ilegal, contrabando, pirataria marítima, entre outros. A partir de 1991, quando o governo da Somália entrou em colapso, os pescadores somalis foram assistindo, impotentes, o esgotamento dos seus recursos naturais

obtidos pela pesca, através de embarcações de pesca estrangeiras operando ilegalmente. Muitas das embarcações de pesca somalis, de fabricação artesanal, ao enfrentarem os barcos de pesca estrangeiros, com um deslocamento muito superior, foram abalroadas e afundadas.

O aumento da pirataria nas águas da Somália, pode estar relacionado com a possibilidade da pirataria esteja servindo de fonte de financiamento para o terrorismo, pois um dos grupos islamitas, o Al Shabaab, muito ativo neste país, mantém ligações com a rede terrorista Al Qaeda, embora não existam provas, até a data atual.

Os ataques aos navios mercantes, por parte dos piratas somalis, que anos atrás eram efetuados a poucas milhas de terra e com armas brancas, atualmente tomaram outras proporções, já que são efetuados a distâncias muito maiores da costa, empregando sempre armas de fogo. Esta mudança no modus operandi, em muito se deve ao fato destes terem passado a dispor de “navios-mãe”, de armas automáticas, de RPG (Rocket Propelled Grenade), de telefones via satélite, de equipamentos de navegação, de barcos de fibra com motores fora de borda. A utilização de todos estes meios veio permitir aos piratas, melhor planejamento, maior liberdade de ação e maior perigo na execução dos seus atos ilícitos.

De acordo com a Associação de Marítimos do Leste Africano, a maioria dos piratas tem entre 20-35 anos e vem da região de Puntland, e estima-se que há pelo menos cinco gangues de piratas e um total de 1.000 homens armados. As gangues de piratas, geralmente são compostas por pescadores locais, ex-militares e especialistas técnicos que operam equipamentos de alta tecnologia, tais como dispositivos GPS.

2.4 Relatos

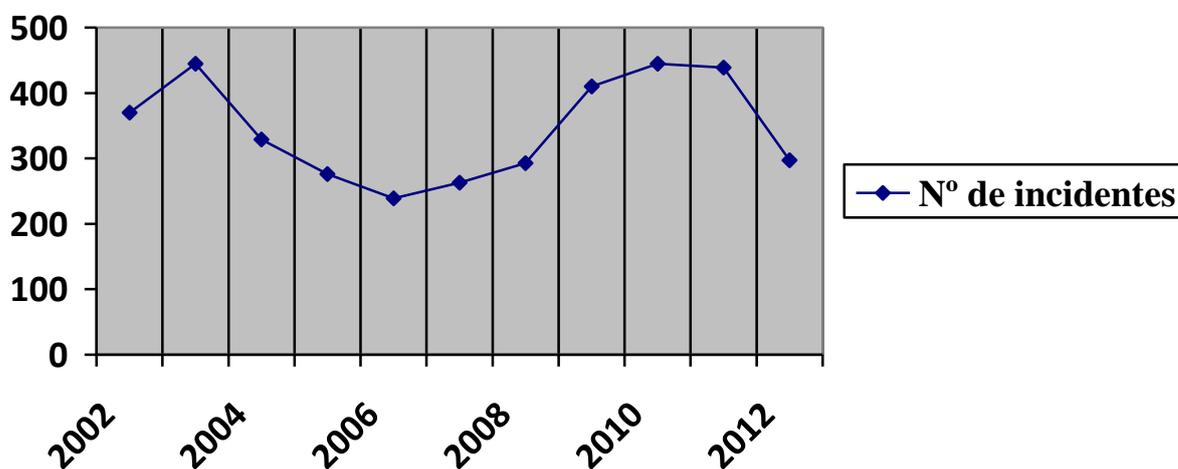
Num recente estudo realizado pela IMB, estrutura da Câmara de Comércio Internacional (CCI), é apontado um aumento da pirataria marítima e assaltos à mão armada no Golfo da Guiné, num total de 31 incidentes desde janeiro passado. No documento, que se refere a situação global da pirataria marítima, salienta-se que a região do Golfo da Guiné é atualmente a zona do globo que apresenta os piores níveis. Entretanto o nível de pirataria na zona da Somália caiu para o índice mais baixo desde 2006. Um dos fatores que levaram a esse decréscimo foi a ação das Marinhas Internacionais, bem como as medidas preventivas levadas a cabo pelos navios mercantes, incluindo a contratação de agentes de segurança privada armados.

"No Golfo da Guiné, além de um aumento da pirataria e assaltos à mão armada - 31 incidentes até agora este ano, incluindo quatro sequestros - o IMB relata um surto de sequestros no mar e um alargar do tipo de navios alvo deste gênero de incidentes", lê-se no relatório. Os autores do documento consideram que este é "um motivo para preocupação na região já conhecida pelos ataques a navios da indústria petrolífera".

O Centro de Relatórios sobre Pirataria do IMB divulgou também que a nível mundial foram registrados 138 incidentes relacionados com pirataria nos primeiros seis meses deste ano, comparativamente com os 177 incidentes no mesmo período de 2012. Também este ano foram contabilizados sete sequestros, enquanto na primeira metade de 2012 tinham sido registrados 20.

Apesar da melhora nos números de ataques é preciso lembrar que muitos comandantes deixam de registrar o ocorrido, pois isto pode conduzir a atrasos e custos extras. Em alguns casos, eles questionam a integridade e a eficiência das autoridades locais.

Ataques piratas¹



¹Gráfico baseado nos dados fornecidos pela IMB.

CAPÍTULO 3

PREVENÇÃO E COMBATE AOS ATAQUES PIRATAS

Com o aumento da incidência e da complexidade dos ataques piratas na atualidade, houve o surgimento de estudos cada vez mais detalhados tanto da forma de agir dos criminosos, como também da reação da tripulação quando se deparava com tal ameaça. Esses estudos possibilitaram a criação de um panorama real, levando a resolução de recomendações sólidas no que diz respeito às ações a serem tomadas diante de situações de perigo.

O presente cenário é tão preocupante que alguns armadores tomaram medidas drásticas, como o armador dinamarquês A.P. Moller-Maersk, um dos líderes mundiais em transporte marítimo de mercadorias, que anunciou que uma pequena parte de seus cargueiros deixará de navegar pelo golfo de Áden e o leste da África para evitar eventuais seqüestros dos piratas somalis que operam na região. A medida envolverá os navios que não têm velocidade ou altura do convés principal suficientes e são vulneráveis aos ataques, por isto se optará por uma rota alternativa através do cabo da Boa Esperança ou o leste de Madagascar.

3.1 - Ataques piratas bem sucedidos

Em estudo divulgado pela Comissão Européia foram apontadas similaridades nos ataques piratas que obtiveram êxito. Verificou-se que os piratas tiraram partido das seguintes vulnerabilidades comuns:

- a) Velocidade reduzida;
- b) Bordo livre baixo;
- c) Planejamento e procedimentos inadequados;
- d) Estado de alerta manifestadamente baixo e/ou falta notória de medidas de autoproteção;
- e) Reação lenta manifestada pelo navio.

Notou-se também que a grande maioria dos ataques ocorreram ao amanhacer e ao entardecer, períodos em que a luminosidade dificulta o alcance da visão a longas distâncias. Também foi divulgado no presente estudo que frequentemente as pequenas e rápidas embarcações usadas para o ato se aproximaram pela popa e/ou pela alheta de bombordo.

3.2 - Procedimentos a serem adotados a bordo

Os comandantes dos navios mercantes devem estar familiarizados com todas as medidas preventivas possíveis que podem ser executadas a bordo em caso de ataque. Os mesmos devem priorizar o desenvolvimento de estratégias de precaução e combate à pirataria, para que seu navio ao entrar ou passar por áreas conhecidas por ataques violentos esteja preparado para uma possível resposta a estes. Eles também deverão se informar com os agentes locais ou correspondentes, a respeito da segurança em determinados portos ou áreas e analisar se há confiabilidade na autoridade oficial de segurança e nas firmas privadas de segurança.

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

Para prevenir um ataque pirata, a tripulação deve:

- a) Manter as escadas recolhidas nos fundeadouros e no porto;
- b) Vigiar o navio e a carga, contando com a tripulação para comunicar ao Oficial de quarto qualquer atividade suspeita;
- c) Evitar conversar sobre a rota do navio ou da carga enquanto estiver no porto;

- d) Manter as vigias fechadas com grampos passados sempre que se ausentar, pois abertas podem constituir-se em fácil ao navio;
- e) Manter o navio iluminado, principalmente o costado do lado no mar (quando no porto ou fundeado) e convés em toda extensão, usando refletores de grande potência, pois a má visibilidade dificulta a ação da fiscalização;
- f) Vasculhar o navio antes de partir do porto para conferir se não existem pessoas sem autorização a bordo;
- g) Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus tripulantes encontrem-se ausentes. Isolar os meios de acesso ao navio, e também, os acessos às suas áreas internas criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle através do vigia ali postado.

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

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

Caso os piratas consigam subir a bordo, a prioridade da tripulação deve ser sempre a segurança pessoal. A tripulação deve tentar manter o controle emocional e encorajar os piratas a partir.

3.3 - Operações

Algumas operações realizadas pela 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 dá assistência num nível geral à segurança na região do Golfo do Aden e do Chifre da África desde 2008.

3.3.1- Operação “Allied Protector”

Esta operação representa a contribuição da OTAN para o esforço que a comunidade internacional está efetuando em prol do aumento da segurança das rotas comerciais marítimas na área do Chifre da África, ajudando a dissuadir, defender e perturbar as atividades piratas nessa região. 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 OTAN 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 OTAN durante a operação "Allied Provider", na qual participou a SNMG2, que aconteceu 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.

3.2.2 - Operação “Atalanta”

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

- a) A proteção dos navios do Programa Alimentar Mundial que asseguram a ajuda alimentar para as populações carentes da Somália, nos termos do mandato definido na Resolução 1814(2008) do CSNU;
- b) A proteção de navios mercantes vulneráveis que navegam na costa da Somália, bem como a dissuasão, a prevenção e a repressão de atos de pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios ao largo da costa da Somália, nos termos do mandato definido na Resolução 1816(2008) do CSNU.

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

3.3.3 Operação “Ocean Shield”

Essa operação também é uma criação da OTAN. Teve início em 2009 e seu foco é proteger os navios do PAM (Programa Alimentar Mundial) e auxiliar na proteção da região do Golfo de Áden. É suportada por fragatas, submarinos e aeronaves de diversos países como EUA, Itália, Portugal, Rússia, Turquia, Canadá e outros. Diferentemente das outras operações, além de prestar segurança nessa região, também fornece treino para os países interessados em combater a própria pirataria marítima.

CAPÍTULO 4

SISTEMAS ANTIPIRATARIA

4.1 - CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A SEGURANÇA DOS NAVIOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (ISPS CODE)

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

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

O ISPS Code estabeleceu novas exigências de segurança, abrangendo navios e instalações portuárias de todo o mundo. A principal preocupação é impedir o acesso de pessoas não autorizadas aos navios de carga e de passageiros, e às instalações portuárias; combater a introdução de armas e de artefatos incendiários ou de explosivos que possam vir a ser utilizados por meio de ações terroristas e sabotagens naqueles locais; realizar a divulgação de alarme em caso de ameaças à segurança marítima e portuária; e prover o treinamento contínuo dos recursos humanos envolvidos.

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

I - Para os navios:

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

II - Para as companhias de navegação:

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

III - Para as instalações portuárias:

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

4.2 - SHIP SECURITY ALERT SYSTEM (SSAS)

É um equipamento de proteção que transmite um alarme específico que não pode ser recebido por outras embarcações; indica a posição geográfica do navio, não soa o alarme de bordo e, principalmente, continua a transmitir até que seja desativado. Deve ter ao menos dois locais distintos de ativação, sendo um obrigatoriamente no passadiço. Pode-se utilizar para tal finalidade os equipamentos do GMDSS.

O equipamento SSAS deverá permitir que os sinais de alerta enviados de um navio, de qualquer lugar em que se encontre, sejam capazes de serem recebidos com sucesso por uma central de monitoramento.

4.3 - LONG RANGE ACOUSTIC DEVICE (LRAD)

O LRAD foi desenvolvido pela American Technology Corporation, é classificado como arma não-letal, cria uma onda sonora que pode percorrer distâncias maiores do que o som de alto-falantes normais, este equipamento é capaz de emitir um som máximo de 155 Db em um feixe de 30°, de acordo com as especificações do fabricante, o equipamento pesa 20 kg e 83 centímetros de diâmetro. A advertência é um som muito alto, estridente, som semelhante ao de um detector de fumaça. É utilizado quando for avistada alguma embarcação suspeita, o comandante ativaria o LRAD no modo sirene o que surpreenderia os piratas, fazendo com os mesmos soubessem que estavam sendo monitorados, se os piratas continuassem a se

aproximar, o capitão deverá dar início as manobras evasivas utilizando o LRAD no modo de som agudo, possivelmente irá irritar e desorientar os piratas na hora da abordagem.

4.4 – AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

O Sistema de Identificação Automático (AIS) é um sistema de monitoramento automático usado por navios e pelo Serviço do Tráfego Marítimo (VTS) para localizar e identificar navios através de troca de dados eletrônicos. O AIS foi criado com a intenção de complementar o radar. Através da integração de transceptor VHF, de um sistema de posicionamento, como LORAN-C¹ e GPS, e de outros sensores eletrônicos, como a agulha giroscópica, fornece informações de posição, curso e velocidade de embarcações.

A IMO prevê na Convenção SOLAS , a obrigatoriedade desse equipamento para embarcações acima de 300 toneladas AB e para todos os navios de passageiro. Esse equipamento tem se tornado acessível financeiramente à medida que novas gerações são lançadas no mercado. Inicialmente foi criado para se evitar abalroamentos. Atualmente aplica-se na prevenção de ataques piratas. A partir da detecção de alguma embarcação estranha ao navio pelo radar, pode-se identificá-la pelo AIS.

4.5 - SISTEMA SHIPLOC

Um sistema de satélite chamado SHIPLOC (Sistema de Rastreamento para Localizar Navios Atacados) permite que as companhias de navegação monitorem a posição do navio. Isto pode ser muito útil se os piratas sequestrarem ou roubarem o navio. Este trabalho vem sendo feito pelo IMB, que tem trabalhado junto com CLS (Collect Localization Satelites) num sistema para rastrear o navio no mundo inteiro.

Um pequeno transmissor relativamente barato, pode ser escondido a bordo dos navios. Para sua própria segurança, a tripulação precisa não estar informada da existência ou localização do transmissor. O SHIPLOC habilita o armador a monitorar a exata localização do

¹ O sistema LORAN (de LOnG RANge Navigation) é um sistema terrestre de radionavegação, baseado na utilização de emissões coordenadas de impulsos radioelétricos de ondas médias ("Medium Frequency" ou MF) ou curtas ("Low Frequency" ou LF).

seu navio, o único equipamento necessário é um computador pessoal com acesso à internet.

4.6 - SISTEMA NAVIO SEGURO (SECURE SHIP)

Consiste na instalação de cercas elétricas não letais em volta do perímetro do navio, semelhante às cercas usadas nas bases militares. É um dos mais recentes sistemas utilizados pelos armadores.

A tensão da cerca é de 9.000 voltagens e tem como principal objetivo desencorajar tentativas de entrada forçada a bordo. O contato do intruso com a cerca, além de gerar a descarga elétrica, ativará um alarme no passadiço e uma sirene de alerta de grande intensidade irá tocar em todo o navio.

O Sistema Navio Seguro tem sido testado em diversas condições de força de mar sem falso alarme. A principal preocupação em relação a ele é a fixação das cercas elétricas em torno de navios petroleiros e gaseiros, tendo em vista o risco de explosão caso acontecesse um curto-circuito a bordo.

4.7 - LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING OF SHIPS (LRIT)

De acordo com o Solas (2006), a implantação do LRIT nos navios, ocorrerá a partir de 31 de dezembro de 2008, será um novo sistema de detecção de embarcações no mar, desta vez de longo alcance. Esse sistema dará direito aos governos contratantes a receberem informações sobre os navios navegando a uma distância não superior a 1000 milhas marítimas ao largo de sua costa. Sua regulamentação está definida no capítulo V da SOLAS, sobre a Segurança da Navegação, como requisito obrigatório para os navios em viagens internacionais. A implantação do LRIT e seus respectivos Centros de Dados, ao permitir a troca de informações entre os sistemas de controle do tráfego marítimo dos países signatários da Convenção SOLAS para uso em seus sistemas SAR e para a identificação do tráfego marítimo de seu interesse.

Segundo o SOLAS (2006), se estabelece um acordo multilateral para a partilha de informação LRIT de segurança e de busca e salvamento.

4.8 - MEDIDAS CAUTELARES NO BRAIL CONTRA A PIRATARIA

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

a) Todas as embarcações devem possuir e utilizar de sinais sonoros e visuais, inclusive a utilização de VHF para realizar qualquer tipo de manobra.

b) Apenas as embarcações de pequeno porte autorizadas pela capitania dos portos da região podem fazer o transporte de material e pessoal entre os navios e pontos de terra.

c) É determinantemente proibido aos navios atracados manterem escadas arriadas no bordo do mar. A escada de quebra-peito deverá permanecer rebatida em seu berço, durante toda a estadia no porto. A escada de portaló, arriada para o cais, deverá ser provida de rede de proteção podendo ficar arriada ou içada a critério do comandante no período diurno. Aos navios fundeados é permitido arriar uma escada de portaló entre o nascer e o pôr do sol. Já no período noturno, a escada somente poderá ser arriada em caso de necessidade, devendo ser recolhida logo após o embarque ou o desembarque realizado.

d) O costado do navio deverá ser iluminado no bordo do mar, permitindo uma maior fiscalização da capitania.

e) O recolhimento de lixos e detritos e o fornecimento de combustíveis deverão ser realizados em período diurno, caso seja realizado à noite, as embarcações em que serão realizados os serviços deverão ser previamente notificadas e deverão ser devidamente iluminadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho teve como objetivo esclarecer assuntos relacionados à pirataria, sua veracidade, história, o modo como acontece na atualidade, os motivos geradores para a sua existência e as medidas e leis adotadas para prevenção de ataques piratas. Analisando as diversas informações colhidas para a realização desse trabalho pude chegar a algumas conclusões ao que diz respeito à Pirataria Marítima, principalmente a real situação atual e a importância do cumprimento das leis e recomendações internacionais.

Na minha opinião, a parte mais preocupante do momento que vivenciamos é a falta de perspectiva para o fim ou, pelo menos, para a redução drástica do número de ataques. Os países com histórico de pirataria tem seus problemas sociais enraizados profundamente, sendo estes difíceis de serem resolvidos a curto ou médio prazo. Esses mesmos problemas sociais levam muitas pessoas à marginalidade, contribuindo para o aumento dos ataques. A história da pirataria na Somália, que é o lugar mais crítico de atuação dos piratas, demonstra com clareza o que foi citado acima. O painel social desse país é extremamente crítico, deixando sua população sem alternativas. Por ser uma população com faixa etária muito pequena, a criminalização acaba sendo ensinada de geração a geração, o que leva a criminosos cada vez piores.

Outra fato que me chamou atenção é que mesmo dispondo de várias normas preventivas, sistemas antipirataria e afins, deve-se considerar que a tecnologia usada pelos piratas também evolui a medida que a tecnologia para a prevenção de seus ataques evolui. Vide as embarcações usados pelos criminosos. Estas estão cada vez mais rápidas e dispondo de diversos aparatos para garantir o sucesso da empreitada.

Finalizo, pontuando ser este assunto de extrema importância e relevância para os Oficiais e tripulações das Marinhas Mercantes do mundo, já que o transporte marítimo é responsável por grande parte do comércio mundial. Todos os esforços devem ser realizados em conjunto, por todos os países para banir a Pirataria Marítima dos mares do nosso planeta.

BIBLIOGRAFIA

1- UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), artigo 101. Definição de Pirataria.

2- SINDINÁUTICA. Brasil Marítimo - Pirataria / Decálogo sobre segurança da DPC.

3- WIKIPEDIA, a enciclopédia livre. Pirata. Disponível em:
<http://pt.wikipedia.org/wiki/Pirata>

4- ONU aprova uso de força contra piratas na Somália - Agência EFE. Disponível em:
<http://noticias.terra.com.br/mundo/interna/0,,OI3397285-EI294,00>
[ONU+aprova+uso+de+forca+contra+piratas+na+Somalia.html](http://noticias.terra.com.br/mundo/interna/0,,OI3397285-EI294,00)

5- MARITIME SAFETY COMMITTEE. Piracy and armed robbery against ships.
Circular 623/Rev. 3. Londres: International Maritime Organization, 2002

6- Convenção Para A Supressão De Atos Ilícitos Contra A Segurança Da Navegação Marítima. . Disponível em : < www.ccaimo.mar.mil.br>. Acesso em 01/08/2013.

7- FUKUYAMA, Francis. Contrução de Estados: Governos e organizações no séc XXI. Rio de Janeiro: Rocco, 2004.

8- ABRANTES, Raquel; MONTEIRO, Ricardo Rego. Setor naval sofre com a falta de qualificação. Jornal do Brasil – Brasil Naval / Setembro 2007

9- ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. Piracy and armed robbery against ships. Piracy report, relatório do primeiro bimestre de 2010. Disponível em: <http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php>

10- IMO anti-piracy missions to begin in October. IMO News N°3, 1998.

11- SOLAS (Safety Of Life At Sea), capítulo XI

12- MEDEIROS, Roberto Carvalho Pirataria no mar não é coisa do passado. Texto obtido no endereço: <http://www.sagres.org.br/biblioteca/pirataria.pdf> Acesso em: 07/06/2013.

13- Pirataria em alto mar. Texto obtido no endereço:
<http://opinioenoticia.com.br/internacional/pirataria-em-alto-mar/> Acesso em: 21/06/2013.