

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

RODRIGO SILVA PINTO

PIRATARIA MARÍTIMA MODERNA: Análise e Combate

RIO DE JANEIRO

2014

RODRIGO SILVA PINTO

PIRATARIA MARÍTIMA MODERNA: Análise e Combate

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado 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. Henrique Vaicberg

RIO DE JANEIRO

2014

RODRIGO SILVA PINTO

PIRATARIA MARÍTIMA MODERNA: Análise e Combate

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado 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.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Prof. Henrique Vaicberg

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus e a toda a minha família. Meus pais, que me apoiaram, incentivaram e me deram todas as condições de estar onde estou. Meus avós, por não medir esforços em me ajudar com todos os processos e problemas e minha tia-avó, por todo o investimento e o carinho que me cedeu. Agradeço também a meus amigos, sempre leais e motivadores.

Vim. Vi. Venci.
(JÚLIO CÉSAR)

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo fazer uma análise completa da forma como a pirataria se apresenta ao mundo moderno. Ao ganhar destaque na mídia internacional por volta de 2008, a atividade rapidamente mostrou sua capacidade de gerar prejuízos humanos e materiais, fazendo com que ignorá-la não fosse mais uma opção. No entanto, para o combate, faz-se necessário delimitar as áreas onde ocorre, entender suas origens e chegar a um consenso sobre como tratar tais criminosos sob a lei internacional. Também é importante analisar como agem os grupos, as reações da comunidade internacional e, principalmente, os meios de defesa que podem ser empregados a bordo. Por fim, serão apresentadas novas tecnologias de detecção e proteção que estão surgindo no mercado, assim como a relevância de companhias de segurança privada na solução do problema.

Palavras-chave: Pirataria Marítima. OTAN. Somália. Nigéria. PMSC.

ABSTRACT

This paper aims to make a complete analysis on how piracy presents itself to the modern world. After drawing attention from the international media around 2008, the activity quickly showed its ability to generate human and material losses, thus ignoring it was no longer an option. However, to effectively fight it, it is necessary to delimit the regions of occurrence, to understand its origins and reach a consensus on how to deal with these criminals under international law. Also, it is important to analyze how the groups act, the reactions from the international community and especially the defense measures that can be used on board. Finally, the new detection and prevention technologies that are emerging in the market will be presented, as well as the relevance of private security companies in solving the problem.

Key-words: Maritime Piracy. NATO. Somalia. Nigeria. PMSC.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Somália e Golfo de Áden	16
Figura 2	Nigéria e Golfo de Guiné	17
Figura 3	Golfo de Guiné no Oeste Africano	17
Figura 4	Estreito de Malaca e Sudeste Asiático	18
Figura 5	Piratas a bordo de um skiff exibem sua escada de alumínio improvisada	24
Figura 6	Piratas armados com um RPG-7	24
Figura 7	Armas apreendidas em uma operação de militares holandeses	24
Figura 8	Exemplo de navio-mãe usado por piratas	24
Figura 9	Reconhecimento aéreo da baleeira do Alabama pela Marinha dos EUA	25
Figura 10	Navio de guerra apreende piratas durante a Operação Ocean Shield	30
Figura 11	Navio usando jatos de água para evitar o embarque de piratas	32
Figura 12	Equipe de segurança privada atuando a bordo	35

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PMSC	Compania Privada de Segurança Marítima
UNCLOS	Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
IMO	Organização Marítima Internacional
IMB	Bureau Marítimo Internacional
OLP	Organização para Liberação da Palestina

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	DEFINIÇÕES DE PIRATARIA	12
2.1	Definição segundo a ONU e a IMO	12
2.2	Definição segundo o Estados Unidos da América	14
2.3	Definição segundo os demais países	14
3	ÁREAS DE INCIDÊNCIA E SUA HISTÓRIA	16
3.1	Somália	16
3.2	Nigéria e Golfo de Guiné	17
3.3	Estreito de Malaca e Mar da China Meridional	18
4	ANÁLISE DOS ATAQUES	20
4.1	Modus Operandi	20
4.1.1	Atos de pirataria à navios no porto ou fundeados	20
4.1.1.1	Ataques no porto	20
4.1.1.2	Ataques em navios fundeados	20
4.1.2	Atos de pirataria à navios em movimento	21
4.1.2.1	Ataques de curto prazo	21
4.1.2.2	Ataques de longo prazo	21
4.1.2.3	Ataques com motivos militares ou políticos	21
4.1.2.4	Ataques com sequestro e pedido de resgate	21
4.2	Casos famosos	25
4.2.1	Maersk Alabama	25
4.2.2	MS Achille Lauro	26
5	RESPOSTAS INTERNACIONAIS	28
5.1	Combined Task Force 151	28
5.2	Operação Allied Protector	28
5.3	Operação Ocean Shield	29
5.4	Operação ATALANTA	29
5.5	ReCAAP	30
6	ESTRATÉGIAS DE PREVENÇÃO	31
6.1	Prevenção a bordo	31
6.2	Sistemas anti-pirataria	33

6.2.1	LRAD	33
6.2.2	Sistema Triton Shield	33
6.2.3	Buccaneer Ship-Borne Shore Launcher (SBSL)	34
6.3	Uso de segurança armada à bordo	34
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	36
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37

1 INTRODUÇÃO

Aventura marítima talvez seja o termo mais adequado para se descrever uma viagem sobre as águas. Afinal, desde os primórdios da navegação, nunca foram poucas as incertezas sobre o que haveria além da linha do horizonte. Fortes tempestades, icebergs volumosos, ondas gigantes e nevoeiros, por exemplo, são alguns dos fatores que fizeram com que muitos marinheiros jamais pisassem em terra novamente. No entanto, além dos perigos naturais, existe um elemento que ainda hoje causa sérios prejuízos aos homens do mar: a pirataria.

Sempre presentes em filmes e livros infantis, a imagem do pirata na cultura popular é de um indivíduo corajoso e habilidoso vivendo uma eterna aventura pelos “sete mares”. A realidade, porém, mostra que o roubo e a violência são suas verdadeiras características. Piratas modernos são geralmente provenientes de países pobres, sendo a atividade uma forma de ganhar poder e prestígio dentro de sua comunidade ou de uma organização criminosa. Usando tecnologia de ponta e barcos de pesca adaptados para abordar navios em alto-mar, não hesitam em lançar mão de seu armamento para intimidar a tripulação, muitas vezes sequestrando-a na esperança de receberem resgates.

A pirataria cresceu e se tornou um problema importante no início de 1980. Desde então, o número de ataques vem crescendo devagar: entre 1993 e 2003, ele praticamente triplicou, e na primeira metade de 2004 foram reportados mais de 200 ao redor do mundo. As dificuldades de se lidar com piratas modernos é a mesma de seus ancestrais, como divergências no direito internacional e governos que endossam suas atividades. Os principais focos atuais coincidem com áreas de grande atividade marítima, tais como o Sudeste Asiático, o Golfo de Áden e as regiões petrolíferas do Oeste Africano, e também com portos onde a fiscalização é precária, caso de muitos países sul-americanos.

Diante desse cenário, é possível entender o porquê de a pirataria ter se tornado uma grande ameaça. Sendo a navegação a principal forma de transporte de riquezas pelo mundo, o roubo e o sequestro em alto-mar passou a gerar sérios prejuízos tanto para empresas como para Estados, o que não poderia deixar de receber uma resposta internacional. Assim, surgiram acordos, operações militares e serviços de segurança, os quais afetam profundamente a vida dos profissionais do mar do século XXI.

2 DEFINIÇÕES DE PIRATARIA

A Pirataria Marítima é um dos mais importantes assuntos do direito internacional. Conforme novas rotas comerciais foram sendo abertas no século XVII, navios lentos e indefesos se mostraram muito vulneráveis a ataques de piratas vivendo da pilhagem e do saque. Assim, ao longo do século XIX foi sendo desenvolvido todo um esquema legal envolvendo ataques a embarcações, o que acabou por tornar a pirataria o primeiro crime universal no qual todos os países podem agir e processar os infratores.

2.1 DEFINIÇÃO SEGUNDO A ONU E A IMO

Um dos primeiros esforços contemporâneos para legislar sobre a pirataria data de 1958, em ocasião da 1ª Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS I, em inglês), sediada em Genebra, na Suíça. Surgiu desta conferência a Convenção Sobre o Alto Mar, até 2014 assinada por 63 partes, a qual apresenta em seu Artigo 15 a seguinte definição:

Constituem Pirataria Marítima quaisquer dos seguintes atos:

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

- a) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
- b) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

II - Todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

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

Embora tenha sido considerada um sucesso, de acordo com o Major Thomas E. Behuniak, um militar dos Estados Unidos, a UNCLOS I e seus quatro tratados deixou em aberto o importante assunto referente a largura do mar territorial. Tal problema só veio a ser resolvido por ocasião da UNCLOS III, a qual resultou na formulação e assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ou CNUDM, em 1982. É relevante notar que a CNUDM-82 apresenta em seu artigo 101 as mesmas definições relativas ao crime de pirataria contidas na Convenção Sobre o Alto Mar, sendo considerada uma substituta aos tratados que entraram em vigor por ocasião da UNCLOS I. Dados de 2014 apontam que 165 países assinaram-a.

A Organização Marítima Internacional, ou IMO (em inglês), procurou ajudar os Estados Membros na investigação de crimes de pirataria, adicionando em sua Resolução A.1025(26) o conceito de roubo armado como explicitado em:

I – Todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação, ou ameaça de, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigidos contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo do mesmo, dentro das águas interiores de um Estado, águas de arquipélagos e mar territorial.

II – Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados acima.

Todas as citadas medidas do direito internacional procuram respeitar a soberania dos Estados, de forma que, em geral, os limites da soberania são os mesmos da jurisdição penal nacional, estendidas também a navios que arvoem a respectiva bandeira. Assim, quaisquer crimes cometidos nestas embarcações ou em águas territoriais estão sujeitos ao regime legal do país em que ocorrerem. Essa situação é considerada um dos grandes entraves para o combate dos piratas, pois basta que os criminosos adentrem o mar territorial de um Estado que não tenha fiscalização adequada para escapar de uma possível perseguição. Tendo em vista essa característica do direito internacional, muitos governos ratificaram as convenções para seus próprios países, ou então criaram suas próprias leis, como será exemplificado a seguir.

2.2 DEFINIÇÃO SEGUNDO OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

A Constituição dos Estados Unidos da América, em seu Artigo I, parágrafo 8, inciso 10, garante ao Congresso o poder “de definir e punir piratarias e crimes cometidos em alto mar, e ofensas contra a Lei das Nações.” De posse dessa autoridade, o Congresso tem legislado sobre pirataria por mais de 200 anos, como exemplificado a seguir no Ato de 1819:

Qualquer pessoa ou pessoas em geral que, em alto-mar, cometa o crime de pirataria de acordo com a definição da Lei das Nações e, se tal criminoso ou criminosos forem trazidos ao ou encontrados no Estados Unidos devem, após a condenação diante do tribunal dos Estados Unidos do distrito para o qual ele ou eles sejam trazidos, ou que ele ou eles sejam encontrados, punido com a morte.

Os Estados Unidos participam tanto da Convenção Sobre o Alto Mar como da Convenção SUA, porém não são signatários da CNUDM-82. Para contornar tal impasse, a legislação referente a roubos armados e pirataria costuma balizar-se nas regras internacionais, ou Lei das Nações. Atualmente, está em vigor a definição de 1909, que explicita o seguinte:

Qualquer um que, em alto mar, cometa o crime de pirataria conforme definido pela Lei das Nações, e é trazido após para ou encontrado dentro dos Estados Unidos, deve ser empriionado perpetuamente.

Apesar dessa definição, o recente caso do sequestro do navio de bandeira americana *Maersk Alabama* revelou as limitações que a legislação pode sofrer. Como a maioria dos criminosos é recrutada ainda jovem, há situações em que de acordo com a constituição não é possível condená-los, sendo de vital importância a tarefa de se determinar a sua real idade. Existe também a dúvida de qual lei doméstica aplicar quando estão envolvidas tripulações de outras nacionalidades, ou então quando o navio adentra águas territoriais alheias.

2.3 DEFINIÇÃO SEGUNDO OS DEMAIS PAÍSES

A grande maioria do mundo agiu de forma similar aos Estados Unidos no momento de confeccionar suas próprias leis de pirataria. Alguns países têm centenas de anos de história de comércio internacional, contando com sua própria experiência para legislar. Já outros têm

tentado adaptar suas leis ao contexto atual, já que a maior gravidade do problema é relativamente recente. No entanto, a efetividade das diferentes políticas relativas aos piratas tem se mostrado bastante diversa.

Países ou constituições novas muitas vezes possuem as leis mais modernas relativas a pirataria, baseadas principalmente nos erros e acertos observado em outras nações e na lei internacional. Porém, ainda existe certa dificuldade em se criar uma definição jurídica universal, na medida em que tais países normalmente criam meios de limitar a influência externa nessas leis.

3 ÁREAS DE INCIDÊNCIA E SUA HISTÓRIA

3.1 SOMÁLIA



Fonte: http://www.shaaciye.com/site/wp-content/uploads/2014/05/somalia_map.gif

A Somália é um pequeno país no Chifre da África, com uma população aproximada de 10 milhões de pessoas e uma costa de 3000 quilômetros de comprimento. O país é vizinho ao Golfo de Áden, uma das mais movimentadas regiões de tráfego marítimo do mundo, recebendo anualmente mais de 20,000 navios. Considerada por várias entidades como um Estado falido, o drama somaliano teve início com a guerra civil que sucedeu a queda do presidente Siad Barre, em 1991. Na ocasião, formaram-se várias milícias que começaram a disputar territórios, ficando o ineficiente governo oficial totalmente impotente. Apesar de inúmeros esforços internacionais, o conflito destruiu a economia do país, gerando miséria e fome.

O primeiro ataque de piratas da Somália é datado de 2005, coincidindo com o início da segunda fase da guerra civil. Ainda existem dúvidas sobre o real motivo das ações, mas uma hipótese muito difundida é que, com o colapso da marinha somaliana, frotas internacionais começaram a despejar lixo e a pescar predatoriamente na costa do país africano, contribuindo para a grande redução da quantidade de peixes. Assim, ex-pescadores foram forçados a procurar outras formas de se sustentar e, sobre o pretexto inicial de proteger as águas nos moldes de uma guarda costeira, deram início a uma onda de intervenções em embarcações mercantes. Rapidamente, os chefes de milícias perceberam o quão lucrativa era a atividade e instalaram extensas redes criminais, as quais ajudavam a financiar seu arsenal.

líderes africanos estejam cada vez mais preocupados com a segurança, dificilmente haverá uma redução significativa da atividade caso os problemas sócio-econômicos da região do Delta do Niger seja solucionado.

Apesar da maior atenção que vem recebendo, a pirataria na região do Golfo de Guiné já perdura há bastante tempo. A principal mudança foi no objetivo das intervenções, que passou a ser o roubo de óleo dos navios-tanque. Para cumprir com essa função, piratas engajam em esquemas como dotar navios de pesca com tanques improvisados, ou então trazer as embarcações para perto da costa e usar um sifão para transpor o petróleo para barris e revender no mercado negro.

A procura específica por petroleiros como alvo e a agressividade são as características mais marcantes dos nigerianos, diferentemente dos somalianos, que focam no dinheiro do resgate após o sequestro da tripulação. Com o importante papel que a Nigéria ocupa na cadeia mundial de suprimentos energéticos, a pilhagem tem atraído sérias preocupações de outros países. Cerca de 15% do óleo dos Estados Unidos é proveniente da região, por exemplo.

O combate à pirataria na região tem sido dificultado pelo fato de que a maior parte das intervenções ocorre em águas territoriais e/ou próximas a costa, o que impede ações mais intensas de forças internacionais. Soma-se a situação o fato de que a população local enfrenta corrupção, desemprego e poluição em larga escala, o que torna o crime muito atrativo como forma de sobrevivência.

3.3 ESTREITO DE MALACA E MAR DA CHINA MERIDIONAL

Figura 4 – Estreito de Malaca e Sudeste Asiático



Fonte: http://media.npr.org/images/maps/malacca_malaysia-0ffc96a559753c4ec9e5959fad3fc618db61ecad.jpg?s=6

O Estreito de Malaca é uma via aquática de 500 milhas de comprimento que liga o Oceano Índico ao Mar da China Meridional. Ele passa por entre a ilha de Sumatra, na Indonésia, a Malásia peninsular e o extremo sul da Tailândia, com larguras variando de 40 a 155 milhas. O estreito é considerado um dos grandes gargalos mundiais da navegação, recebendo anualmente mais de 60,000 embarcações.

A pirataria no Sudeste Asiático, em geral, não é exclusividade dos tempos modernos, já que tem raízes históricas. A atividade sempre representou para a população local uma forma lucrativa de vida, especialmente no passado, quando navios europeus carregando especiarias constantemente navegavam por aquelas águas. Os piratas também eram usados por governantes como uma ferramenta para se obter poder e controle, pilhando embarcações indesejadas e atrasando tentativas expansionistas de vizinhos. Entretanto, foi somente no final dos anos 90 que o Estreito de Malaca passou a receber a atenção da comunidade internacional.

Existem dois principais motivos para a ressurgência da pirataria local no final do século XX. A primeira é o fato de que a região foi severamente afetada pela crise econômica asiática de 1997, o que impulsionou várias pessoas provenientes de áreas costeiras da Indonésia e da Malásia a procurar formas ilegais de sustento, favorecidos pela instabilidade política recém-formada. O segundo motivo foi a ocorrência de bem-sucedidos e ambiciosos ataques, como foi o caso do navio *Petro Ranger* em 1998, que acabou por estimular as tripulações a relatarem qualquer suspeita ou tentativa de invasão. Assim, o número de ataques anual subiu de quase zero para 75, alarmando governos do mundo todo para o problema em ascensão.

4 ANÁLISE DOS ATAQUES

É imprescindível para se combater a pirataria estudar a forma como agem os piratas em seus ataques, assim como analisar os erros e acertos do passado. A seguir será mostrada a forma de abordagem dos criminosos e alguns casos que ganharão repercussão mundial.

4.1 MODUS OPERANDI

4.1.1 Atos de pirataria à navios no porto ou fundeados

Mais comuns na África Ocidental, América do Sul e em Bangladesh, esse tipo de ação tem o objetivo principal de roubar o dinheiro do cofre do navio, além de qualquer equipamento ou objeto de valor que os criminosos possam carregar. Caracterizam-se pela agressividade dos invasores, dispostos a usar a violência para terem sucesso, pelo pré-planejamento e pela ineficiência ou falta de vontade das forças policiais locais para suprimir o problema.

4.1.1.1 Ataques no porto

Nas situações em que o navio está atracado ao cais ou amarrado ao outro navio, o embarque dos criminosos costuma se dar pela escada de portaló, quando não vigiada, pela escalada da amarra ou da espia, quando apropriado, e pelo uso de escada de alumínio improvisada ou de ganchos para acessar a balaustrada e conseqüentemente o convés.

4.1.1.2 Ataques em navios fundeados

Esse tipo de ataque é muito similar aos que ocorrem no porto, com a diferença de que os criminosos precisam ter alguma forma de locomoção pela água, tal como uma canoa, uma lancha ou um bote. Geralmente são executados a noite, quando a escuridão permite uma aproximação discreta, e os invasores sobem a bordo usando ganchos, escadas improvisadas ou escalando a amarra do ferro.

De acordo com o IMB, não há razão para se acreditar que a quantidade dessas ações esteja diminuindo, e inclusive está surgindo em outras regiões uma tendência mais

preocupante: o roubo envolvendo conhecimento específico sobre uma carga ou um contêiner. Relatos também apontam que, frustrantemente, as autoridades dos países onde tais eventos ocorrem demonstram pouco interesse em prestar apoio às tripulações afetadas.

4.1.2 Atos de pirataria à navios em movimento

Nesse caso, consideraremos pirataria a ação tanto em águas territoriais como em alto-mar, uma vez que a diferença entre ambos é meramente uma questão de divergências entre a legislação nacional e a internacional. Há também a necessidade de novos critérios de classificação, como ataques no curto prazo, no longo prazo, roubos de navio por inteiro, ataques com motivos militares ou políticos e sequestros.

4.1.2.1 Ataques de curto prazo

Até 1992, esse tipo de ato foi mais frequente no Sudeste Asiático, na região da Indonésia, Malásia, Cingapura e do Estreito de Malaca. Felizmente, estudos do IMB apontam que os números dessas ações estão diminuindo devido à eficiente resposta das autoridades.

Esse método é bastante simples, salvo algumas exceções. Normalmente, os piratas se colocam em um dos lados da embarcação em barcos pequenos e rápidos o suficiente para alcançar a velocidade de cruzeiro do navio, o que, supõe-se, tenha ocorrido com velocidades de até 18 nós. A aproximação costuma ocorrer pela popa, evitando a proa ou as laterais onde seriam visualizados mais facilmente, o que faria com que perdessem o elemento surpresa. Assim que pisam à bordo, os criminosos se dirigem ao passadiço, ao rancho e aos camarotes da tripulação com agilidade e habilidade. Em geral, os atacantes aterrorizam ou imobilizam a equipe do passadiço e então se deslocam até os aposentos do comandante, que é o local de bordo onde se localiza o cofre. Quando não conseguem abri-lo ou forçar o comandante a fazê-lo, eles chegam até a arrancar o cofre do seu lugar e levá-lo embora.

Os piratas frequentemente roubam objetos pessoais e dinheiro da tripulação antes de saírem. O tempo médio de todo o episódio é de trinta minutos a duas horas, e o valor médio dos bens roubados é de dez a vinte mil dólares. Na maioria dos casos, os agressores ameaçam o pessoal de bordo, porém a não ser que encontrem resistência raramente usam da violência. Há mais de um relato de indivíduos que ganharam acesso ao navio sem serem vistos, furtaram o cofre do seu lugar de estiva e o levaram consigo sem serem detectados em nenhum momento.

4.1.2.2 Ataques de longo prazo

Esse tipo de incidente é o que mais se assemelha a pirataria dos tempos antigos. Nesses casos, os piratas sequestram o navio tanto em águas territoriais como em águas internacionais. A tripulação é derrotada e a embarcação sai de sua rota, mantendo a situação por dias até que a carga seja completamente desembarcada, somente havendo a liberação dos reféns no final de toda a operação.

Navios-fantasma são um outro tipo de ato a longo prazo ligado ao crime organizado do Sudeste Asiático. Basicamente, consiste no método desses grupos para conseguir embarcações, fretá-las e roubar carga alheia. Tudo tem início quando os criminosos recebem notícia de algum agente de carga, geralmente valiosa, que precisa de transporte. Eles então procuram algum navio adequado para o frete, anotam suas características, criam novos dados, um novo nome e então enviam tudo para alguma agência marítima da região, a qual emitirá um registro temporário (duração média de três meses). Feito o pedido, entra em cena o sequestro da embarcação, que é quando os piratas se livram da tripulação original e passam a operar o navio após algumas modificações, como alteração do nome no costado, bandeira, entre outros. De posse do meio, o grupo entra em contato com o agente e se oferecem para o transporte como um armador comum. No entanto, a carga nunca chega ao seu destino, pois o grupo a revende em um porto de sua escolha ou para um cliente específico, o qual “contratou” o serviço.

É relevante notar que esse tipos de intervenção não são algo pontual e fortuito, e sim atos extensamente planejados, já que é necessária toda uma rede de suporte para que o sucesso seja garantido. O segundo caso obviamente requer maior organização que o primeiro, além do fato de que são preferíveis navios em lastro para facilitar a operação.

4.1.2.3 Ataques com motivos militares ou políticos

Diferente dos atos mais frequentes de pirataria, ataques terroristas marítimos são claramente menos usuais.

Talvez o mais famoso evento foi o ataque terrorista do navio de passageiros *Achille Lauro* em 7 de outubro de 1985, no leste do Mediterrâneo. Este foi o estopim para o nascimento da Convenção SUA, e será comentado posteriormente.

De 1993 até por volta de 2000, teve início um novo tipo de pirataria na China, no qual navios tripulados por indivíduos de farda bloquearam e abriram fogo contra navios mercantes

e iates, roubando-os e sequestrando-os. Esses ataques diminuíram ou até mesmo desapareceram nos últimos anos devido a atenção dada a eles pela imprensa internacional, o que fez com que autoridades chinesas tentassem solucionar o problema.

Entre outros atos de terrorismo no mar podemos mencionar o ataque ao destróier *USS Cole*, no porto de Aden, em 2000 e ao navio-tanque francês *MV Limburg*, na costa do Iêmen, em 2002, ambos realizados pela rede terrorista Al-Qaeda.

4.1.2.4 Ataques com sequestro e pedido de resgate

Os piratas operam usando *skiffs*¹ de baixa tecnologia, feito de madeira ou fibra de vidro, com motores grandes e potentes (40 a 50 HP). Tipicamente, em torno de dez piratas se dividem em três *skiffs*, munidos de ganchos, escadas de alumínio, RPG-7², fuzis AK-47, facas, telefones à satélite e aparelhos GPS. Esses barcos são rápidos e manobráveis, mas não possuem alcance suficiente para ações mais lucrativas. Atualmente, eles utilizam navios-mãe, que geralmente são *trawlers* capturados perto da costa, para aumentar a distância em que podem se afastar de terra. Também utilizam táticas de engodo como alertas DSC falsos, fingindo ser pescadores ou protagonizando ataques falsos para distrair navios de guerra do local que desejam agir. O uso de navios-mãe explica porque o antigo aviso para se manter à 50 milhas da costa foi aumentado para 200 milhas. É estimado que o tempo desde que os piratas são avistados até seu embarque seja de quinze a vinte minutos, o que ajuda a entender o motivo de ainda haverem ataques apesar das patrulhas internacionais.

Os criminosos atiram na embarcação, compelindo-a a reduzir sua velocidade, sobem a bordo, tomam o comando e navegam para atracar em um porto amigo, onde então são negociados o resgate enquanto a tripulação e a carga são mantidas por um longo tempo. Diferente de outras partes do mundo, a maioria dos ataques conduzidos na Somália raramente demonstraram uma propensão a violência gratuita, uma vez que o dinheiro do resgate é o principal objetivo.

¹ *Skiffs* são barcos pequenos, geralmente usados para pesca ou lazer e tripulados por poucas pessoas.

² RPG-7 é um lançador de rojões de origem russa, muito popular em conflitos de baixa intensidade pelo mundo.

Figura 5 – Piratas a bordo de um skiff exibem sua escada de alumínio improvisada



Fonte: <http://www.marsecreview.com/wp-content/uploads/2011/05/Pirate-Skiff-1-EUNAVFOR1.jpg>

Figura 6 – Piratas armados com um RPG-7



Fonte: <http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2012/11/somali-pirates.jpeg>

Figura 7 – Armas apreendidas em uma operação de militares holandeses



Fonte: http://www.marinebuzz.com/_13C0E/Absalon_L16_3.jpg

Figura 8 – Exemplo de navio-mãe usado por piratas



Fonte: http://2.bp.blogspot.com/_E-QOnTGFX_o/TRn5R7SUjBl/AAAAAAAAAKq4/mIU5vRXuyc/s1

4.2 CASOS FAMOSOS

4.2.1 Maersk Alabama

Figura 9 – Reconhecimento aéreo da baleeira do *Alabama* pela Marinha dos EUA



Fonte: <http://travelforaircraft.files.wordpress.com/9013/09/blog-maersk-alabama-lifeboat-april-2009-090409-n-0000x-937.jpg>

Em 8 de abril de 2009, o navio de bandeira americana *MV Maersk Alabama* navegava em direção a Mombasa, no Quênia, quando sua tripulação de vinte pessoas foi atacada por quatro piratas somalianos.

O pessoal de bordo havia recebido treinamento anti-pirataria antes do embarque, além de terem treinado para a situação um dia antes do evento. Assim, quando o alarme pirata soou, o Chefe de Máquinas Mike Perry levou quatorze pessoas para um local fortificado justamente para essa situação, e retirou do passadiço o controle do navio, ficando o 1º Oficial de Máquinas Matt Fisher responsável por manobrar o leme. No entanto, apesar das tentativas de afundar o *skiff*, eles não conseguiram impedir o embarque.

Os piratas capturaram rapidamente o Capitão Richard Phillips e outros tripulantes, porém como Perry desligou todos os sistemas do passadiço, eles não puderam controlar o navio. Quando um dos invasores foi à praça de máquinas procurar o resto do pessoal, ele foi

capturado pelo Chefe de Máquinas, que estava armado com uma faca, amarrado e trocado por Phillips próximo a baleeira na popa. Entretanto, enquanto o Capitão mostrava aos piratas como operar a embarcação de sobrevivência, estes se recusaram a entregar seu refém, partindo com Richard do *Alabama*.

Eventualmente chegaram a área destróieres e fragatas americanas, que escoltaram o *Alabama* em sua partida e deram início as negociações com os sequestradores. Depois de 4 dramáticos dias, o comandante do destróier *USS Bainbridge* determinou que Phillips estava sobre ameaça, e autorizou o fogo dos snipers à bordo. Três piratas foram mortos com disparos na cabeça, e o Capitão foi resgatado sem ferimentos. O quarto pirata, Abduwali Muse, foi preso a bordo do navio de guerra enquanto tentava negociar um resgate.

O caso do *Maersk Alabama* é o mais famoso exemplo de como é pirataria na Somália, tendo originado um livro e um filme.

4.2.2 MS Achille Lauro

Em 7 de outubro de 1985, quatro membros armados de uma facção da OLP, a Frente de Liberação da Palestina, sequestraram o navio de cruzeiro italiano *Achille Lauro* perto da costa de Alexandria, no Mar Mediterrâneo. Cerca de 320 tripulantes e 80 passageiros foram feitos reféns, enquanto que centenas de outros passageiros haviam desembarcado mais cedo para visitar a cidade de Cairo e as pirâmides. Os terroristas demandavam a soltura de cinquenta militantes palestinos imprisionados em Israel e, caso não fossem atendidos, ameaçaram explodir o navio e matar os onze americanos a bordo.

O Achille Lauro viajou até o porto sírio de Tartus, onde os terroristas quiseram começar a negociar em 8 de outubro. A Síria se recusou a permitir que o navio fundeasse em suas águas, o que fez com que mais ameaças fossem proferidas pelos sequestradores. Naquela noite, eles atiraram e mataram o judeu americano Leon Klinghoffer, um cadeirante de 69 anos, e jogaram seu corpo no mar.

O líder da Organização para Liberação da Palestina, Yasser Arafat, condenou o sequestro, e membros oficiais da OLP se reuniram com autoridades egípcias numa tentativa de resolver a crise. Sob a recomendação dos negociadores, o cruzeiro navegou até Port Said. Em 9 de outubro, os sequestradores se renderam às autoridades Egípcias e libertaram os reféns em troca de livre passagem para um destino não revelado.

No dia seguinte, os quatro homens responsáveis pela ação embarcaram em um Boeing 737 civil e partiram em direção a Tunísia. Depois que a permissão para o pouso foi negada,

eles tentaram ir para Atenas, porém a Grécia também vetou o pouso. Nesse momento, aviões de caça F-14 Tomcat dos Estados Unidos interceptaram o Boeing e o fizeram aterrissar numa base aérea na Sicília, dando fim ao episódio.

Três dos sequestradores foram sentenciados de 15 a 30 anos de prisão por uma corte italiana, enquanto que o quarto foi julgado em separado por ser menor de idade. O episódio do *Achille Lauro* é um dos exemplos mais famosos de pirataria por motivos políticos.

5 RESPOSTAS INTERNACIONAIS

A comunidade internacional tem realizado diversas tentativas de conter a pirataria, sobretudo no Golfo de Adén, devido a sua grande importância para a Europa e América do Norte. O assunto tem estado constantemente em pauta no Conselho de Segurança da ONU, e os esforços tem sido em geral bem sucedidos, como mostra o gráfico.

5.1 COMBINED TASK FORCE 151

A CTF-151, em português Força Tarefa Combinada 151, está em desde janeiro de 2009. Ela foi estabelecida pela Coalizão de Forças Marítimas com a única missão de conduzir operações anti-pirataria no Golfo de Áden e nas águas adjacentes à Somália no Oceano Índico, um objetivo que pertencia antes à Força Tarefa Combinada 150. Esta última continua em atividade, porém sua atual função é somente de contraterrorismo e outras operações de segurança marítima, papel que vem desempenhando desde 2001. Em agosto de 2008, a CTF-150 e forças amigas concordaram no estabelecimento de uma Área de Patrulha de Segurança Marítima (MSPA, em inglês) no Golfo para servir de zona de trânsito segura para embarcações mercantes e reduzir as chances de sucesso de pirataria.

5.2 OPERAÇÃO ALLIED PROTECTOR

A Operação Allied Protector foi uma iniciativa da Organização do Tratado do Atlântico Norte para combater a pirataria na região do Golfo de Áden e no Chifre da África. Participaram dela navios do SNMG1 (Standing NATO Maritime Group 1) e SNMG2, que incluíam navios de frotas portuguesas, canadenses, holandesas, espanholas, americanas, italianas, gregas, turcas e britânicas. Seus principais objetivos eram:

- Conduzir operações de vigilância e montar uma presença naval constante na área
- Defender, desmantelar e proteger contra ataques piratas, incluindo interceptação de embarcações suspeitas
- Estabelecer cooperação com forças fora da OTAN atuando na área
- Melhorar a estabilidade do IRTC (International Recommended Transit Corridor) no Golfo de Áden
- Se requisitados e autorizados, escoltar navios de ajuda humanitária.

A Allied Protector ficou em atividade de março a agosto de 2009, tendo sucedido a Operação Allied Provider.

5.3 OPERAÇÃO OCEAN SHIELD

Construída em cima das operações anteriores da OTAN, a Operação Ocean Shield foca principalmente em contra-pirataria em alto mar. Navios da OTAN conduzem, por exemplo, missões de vigilância por helicópteros para traçar e identificar navios na área, ajudam a prevenir e desmantelar sequestros e roubos armados e escoltam navios de suprimentos destinados à Somália. A Aliança também aumentou esforços para ajudar países locais a desenvolver capacidades de vigilância própria. Mais recentemente, tem sido realizadas missões com o objetivo de erodir bases de suporte e logísticas de grupos piratas.

A Operação Ocean Shield foi aprovada pelo Conselho do Atlântico Norte em 17 de agosto de 2009 e teve seu mandato estendido até o final de 2016. É a atual operação contra-pirataria da OTAN, sendo composta pelo SNMG1.

5.4 OPERAÇÃO ATALANTA

A European Union Naval Force (EU NAVFOR) Somalia – Operation Atalanta é a operação da União Europeia para combater a pirataria no Mar Vermelho e no Golfo de Áden. Sob o Conselho da União Europeia de Ação Conjunta, que é baseado em resoluções da ONU, o mandato da EU NAVFOR inclui:

- A proteção de navios humanitários levando suprimentos para regiões carentes da Somália.
- A prevenção e repressão de atos de pirataria e roubo armado no mar adjacente à Somália.
- A proteção de embarcações vulneráveis transitando pela área, quando autorizado e requisitado.
- Monitoramento de atividades pesqueiras ilegais em águas somalianas.

A Operação ATALANTA entrou em atividade em dezembro de 2008 e tem seu mandato estendido até dezembro de 2014. Até a presente data, ela tem sido bem sucedida em suas ações, contribuindo para a drástica redução de ataques na região.

5.5 ReCAAP

O Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) é o primeiro acordo regional entre governos para promover e melhorar a cooperação contra a pirataria e roubo armado no Sudeste Asiático. Foi finalizado em 11 de novembro de 2004, tendo entrado em atividade em 4 de setembro de 2006. Participam do Acordo cerca de dezenove países, entre eles Austrália, Coreia do Sul, Índia, China e Cingapura.

O ReCAAP também resultou na formação do Information Sharing Center (ISC), lançado em 2006 e posteriormente reconhecido como organização internacional. Tem por objetivo facilitar a comunicação entre os países participantes e agilizar a resposta a incidentes, assim como promulgar estatísticas sobre pirataria e roubos armados na região, o que ajuda na adoção de estratégias melhoradas de combate.

Figura 10 – Navio de guerra apreende piratas durante a Operação Ocean Shield



Fonte: <http://static.navaltoday.com/wp-content/uploads/2012/02/NATO->

6 ESTRATÉGIAS DE PREVENÇÃO

6.1 PREVENÇÃO A BORDO

Apesar de todas as forças militares presentes nas principais regiões de pirataria, as forças de segurança nem sempre estão próximas o suficiente para responder a um incidente com rapidez. Assim, se torna necessário que a própria tripulação tome medidas de prevenção a pirataria a bordo, garantindo sua segurança e integridade.

Os comandantes de embarcações devem se informar com antecedência sobre a incidência de pirataria e roubo armado em regiões onde irá trafegar. Tais informações estão disponíveis através do InMARSAT, transmitidas por organizações como o International Maritime Bureau. Eles também devem se certificar de que haja um plano de ação a bordo para o caso de um incidente, uma vez que tais medidas já desestimularam ataques no passado, e de que a tripulação esteja bem treinada para responder com rapidez.

Para se evitar um ataque, as seguintes medidas devem ser tomadas:

- Manter-se afastado de costas perigosas e navegando a velocidades superiores a dezoito nós, se possível.
- Manter vigilância apropriada em áreas de risco. Certificar-se de que os vigias possuem meios adequados de comunicação e considerar o uso de circuitos fechados de TV;
- Restringir o acesso aos compartimentos a um mínimo, trancando portas extras e removendo escadas de acesso
- Escadas de bordo podem ser barricadas com barris, arame farpado e linhas que atrasem uma passagem.
- Sistemas não-letais e outras tecnologias devem ser consideradas
- Vigias devem ser cobertas devido a sua vulnerabilidade
- Bordas falsas devem ser protegidas através de arame farpado, cerca elétrica ou rígida ou outros meios. Mangueiras de água de grande vazão também devem estar disponíveis para ajudar num eventual combate.
- Se possível, construir uma cidadela para onde a tripulação pode se recolher caso o navio seja invadido.

Havendo o avistamento de piratas se aproximando, deve-se:

- Aumentar ao máximo a velocidade para dificultar a aproximação
- Executar os planos de emergência para pirataria. Certificar-se de que o AIS está ligado, avisar outras embarcações pelo canal 16 do VHF e pelo DSC, alertar a companhia e os centros de combate à pirataria locais, como o MSC-HOA, e soar o alarme de emergência.
- Se possível, alterar o rumo para longe do navio-mãe ou *skiff* se aproximando, evitando manobras muito grandes que resultem em perda de velocidade. Caso as condições da área permitam, tentar expor os piratas a ondas ou vento.
- Todo o pessoal não essencial deve ser recolhido à cidadela;
- Ligar os sistemas de spray de água e outras medidas de defesa própria.
- Ligar luzes, sirenes e alarmes que indiquem aos piratas que o navio está ciente e tomando medidas evasivas
- Certificar-se de que todos os acessos estão trancados e bloqueados, exceto os essenciais à tripulação
- Se os *skiffs* estiverem próximos, movimentar o leme para criar o máximo possível de turbulência na água.

Caso os piratas subam a bordo, a prioridade deve ser a segurança da tripulação. Esta deve desligar, se seguro, o motor principal e se recolher a cidadela. Caso isso não seja possível, deve-se manter a calma e cooperar com os piratas para evitar agressões desnecessárias.

Figura 11 – Navio usando jatos de água para evitar o embarque de piratas



Fonte: <http://img.qz.com/2013/05/maersk.png?w=640>

6.2 SISTEMAS ANTI-PIRATARIA

A tecnologia tem sido valiosa aliada no combate aos crimes no mar. Através da ciência, promissores sistemas de vigilância e não-letais vem sendo desenvolvidos, ampliando a capacidade de reação da tripulação e evitando com sucesso embarques não-autorizados.

6.2.1 LRAD

Long Range Acoustic Device, ou LRAD, é a sigla em inglês para Aparelho Acústico de Longa Distância, que passou a ser utilizado após o ataque ao destróier *USS Cole*, em 2000. Trata-se de um dispositivo acústico direcional capaz de comunicação sonora a distâncias maiores que 500 metros. Foi desenvolvido inicialmente para abordagens verbais, como no caso de intervenções de embarcações, porém sua capacidade de emitir sons agudos a dolorosos volumes (120 a 150 decibéis) permite que seja usado como arma não-letal. Tal uso já se provou eficaz quando o navio de cruzeiro *Seabourn Spirit* conseguiu repelir com sucesso um ataque de piratas somalianos em 2005.

6.2.2 Sistema TRITON SHIELD

O *Triton Shield* é um sistema moderno que consiste de monitoramento e ativamento de meios de segurança. Ele funciona através de uma rede de câmeras instaladas no navio, as quais utilizando sensores eletrônicos detectam qualquer embarcação suspeita se aproximando no raio de uma milha náutica. Essas câmeras permitem a equipe de passagem a determinar com antecedência se é um barco pesqueiro um *skiff* pirata que está indo em sua direção, dando tempo o suficiente para que medidas preventivas sejam tomadas. Caso a embarcação seja hostil, o sistema permite a ativação de uma cortina de água ao longo do convés, dificultando a aproximação e o embarque dos piratas, além de comunicar com o apertar de um botão uma estação em terra no caso de complicações.

O custo da instalação do equipamento pode chegar até a 100,000 dólares, no entanto este valor pode se provar pequeno perto de um resgate pago a criminosos. A empresa que fabrica o *Triton Shield* também oferece cursos de treinamento da tripulação e meios de proteção passivos, como proteções balísticas para o passageiro.

6.2.3 Buccaneer Ship-Borne Shore Launcher (SBSL)

O SBSL, produzido pela companhia britânica BCB International, é um sistema desenhado para prover aos comandantes uma reação flexível a diversos incidentes no mar, que pode variar de uma situação MOB a um ataque de piratas.

Trata-se de um lançador de projéteis que utiliza-se de gás comprimido, seja de um cilindro ou da rede de ar comprimido do próprio navio. O *Buccaneer* consegue disparar balsas para uma pessoa, retinidas, redes ou projéteis sólidos a uma distância de 300 metros. Apesar de que uma quantidade considerável de energia cinética possa ser transmitida, o SBSL é reconhecido como uma arma não-letal genuína para o combate a piratas, já que não utiliza explosivos voláteis ou perigosos.

Devido ao alcance do aparelho, uma demonstração de fogo pode acabar dissuadindo possíveis agressores. Além disso, podem ser utilizados projéteis de fragmentação, os quais se espalham por uma área maior e aumentam as chances de acertos de barcos pequenos e rápidos.

6.3 USO DE SEGURANÇA ARMADA A BORDO

O substancial aumento no número de ataques piratas a partir de 2008 definitivamente atraiu a atenção de governos do mundo todo, que passaram a responder em forma de regulações e operações militares. No entanto, é óbvio que no dinamismo do comércio marítimo tal nicho de mercado não permaneceria inexplorado: rapidamente foram surgindo nas “áreas quentes” empresas especializadas em segurança marítima, conhecidas em inglês pela sigla PMSC (Private Maritime Security Companies).

Essas companhias ganharam visibilidade sobretudo devido a grande eficácia de suas atividades, pois como disse um membro do governos dos EUA, “nenhum navio com segurança privada a bordo foi sequestrado”. Também contribui para tal a questionável eficiência dos meios não-letais, evidenciada no caso do iate *S/Y Red Dragon*, o qual repeliu um ataque de piratas somalianos somente pela demonstração do poder de fogo de seus quatro seguranças armados. Ressalta-se que ,no mês anterior ao episódio, o navio francês *Le Ponant* estava em situação similar, porém dispondo somente de meios não-letais não conseguiu evitar o sequestro de seus passageiros e tripulação.

A reação da indústria a esses eventos foi clara: se antes de 2009 haviam menos de 100 PMSC, em 2013 elas são mais de 400. Rapidamente, empresas começaram a contratar ex-

militares de elite para o serviço, buscando receber uma parte dos bilhões sendo gastos pelos armadores em segurança privada. Assim, hoje 4 em cada 5 navios contêineres possuem profissionais armados à bordo, o que argumenta-se que tenha sido o grande responsável pelo declínio no número de ataques bem-sucedidos. Inclusive o *Maersk Alabama*, após o episódio dramático, passou a carregar seguranças armados, tendo efetivamente repellido duas outras tentativas de sequestro.

Apesar dos benefícios, as PMSC tem enfrentado certas controvérsias. As principais reclamações tratam da falta de padronização e da desregulamentação da área, o que pode gerar incidentes internacionais. Há também a preocupação de que tais empresas sejam usadas para contrabandear armas. No entanto, a IMO não foi capaz de criar um conjunto de regras a respeito do assunto devido a divergência entre seus membros, tendo somente divulgado recomendações para armadores que contratem tais serviços.

É importante notar que inicialmente foi cogitado a armar a tripulação, porém a idéia não avançou por questões econômicas. As agências seguradoras determinaram que tripulantes sem treinamento portando armas de fogo constituem um risco maior do que a própria pirataria, aumentando vertiginosamente as taxas de seguro. A indústria também tem mostrado que não quer complicações legais, tratando a situação apenas com um problema temporário.

Figura 12 – Equipe de segurança privada atuando a bordo



Fonte: <http://www.oceanuslive.org/main/DownloadAsset.aspx?uid=810>

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que os números de ataques bem-sucedidos tenha caído drasticamente, a pirataria ainda se faz presente nos mais diversos locais do mundo, especialmente naqueles onde a fiscalização é precária em portos e em águas territoriais. Complicações legais também apresentam um grande obstáculo ao julgamento dos criminosos, já que por vezes os casos de apreensão envolvem uma ou mais fronteiras e bandeiras.

As respostas internacionais na forma de operações militares e acordos definitivamente ajudou a amenizar os problemas, disponibilizando recursos que navios ameaçados possam usar para pedir suporte e reportar atividades suspeitas. No entanto, há sérias limitações a esse modelo, sendo as principais a jurisdição somente em águas internacionais e o fato de que o mar é muito grande para ser inteiramente vigiado o tempo todo. Piratas inclusive já usaram dessas vulnerabilidade para efetuar roubos.

Diante desse cenário, é fácil deduzir que a única solução inteiramente eficaz só pode partir dos próprios navios, embora ainda hajam divergências sobre como as tripulações e as empresas devem reagir. Alguns especialistas argumentam que dispositivos não-letais devam ter prioridade pois, segundo eles, armas a bordo podem se tornar um problema tanto interno quanto internacional. Porém, a utilidade de tais equipamentos é duvidosa, uma vez que muitos navios já as empregaram e mesmo assim foram abordados. Por mais que órgãos como a IMO não queiram admitir, a realidade é que absolutamente nenhuma embarcação com segurança armada a bordo foi sequestrada ou invadida, e isso basta para aqueles que perigam ter suas vidas ameaçadas em um cativo qualquer.

Obviamente, a resposta armada tem seus pontos negativos. A falta de um padrão a ser seguido no treinamento dos agentes de segurança pode gerar situações de disparos indevidos, além de que podem ser criadas empresas de fachada para se contrabandear armamento. Apesar disso, enquanto a pirataria não puder ser erradicada nas áreas onde ocorre, o mercado continuará a oferecer suas soluções, permitindo que milhares de navegantes continuem a transportar riquezas pelo mundo e, o mais importante, que retornem em segurança para seus lares.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. **Pirata**. Disponível em:
<<http://www.wikipedia.org/wiki/Pirata>>. Acesso em: 10 agosto 2014.

IMO. **Piracy and armed robbery against ships**. Disponível em:
<<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>>.
Acesso em: 2 agosto 2014.

ICC Commercial Crime Services. **International Maritime Bureau**. Disponível em:
<<http://www.icc-ccs.org/icc/imb>>. Acesso em: 3 agosto 2014.

RECAAP. **About ReCAAP**. Disponível em:
<<http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>>. Acesso em: 3 agosto 2014.

CANINAS, O. P. Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, 2009.

OTAN. **Counter-piracy operations**. Disponível em:
<http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm>. Acesso em: 6 agosto 2014.

ABC NEWS. **Pirate Attacks Down as Private Maritime Security Business Booms**. Disponível em: <<http://abcnews.go.com/Blotter/pirate-attacks-private-maritime-security-business-booms/story?id=16352840>>. Acesso em: 12 agosto 2014.

LRADX. **LRAD 1000 Long Range Acoustic Device**. Disponível em:
<<http://www.lradx.com/site/content/view/308/110/>>. Acesso em: 12 agosto 2014.

THINK AFRICA PRESS. **Nigeria's Oil Pirates: A Global Problem with Very Local Roots**. Disponível em: <<http://thinkafricapress.com/nigeria/niger-delta-oil-pirates-local-roots-regional-impact-gulf-guinea>>. Acesso em: 12 agosto 2014.

IMO. **Code of Practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships**. Resolução A.1025(26). [S.l.]: [s.n.], 2010.

YOUNG, T. Avvo. **Top 4 Piracy Hot Spots in the World Today**. Disponível em:
<<http://www.avvo.com/legal-guides/ugc/top-4-piracy-hot-spots-in-the-world-today>>.
Acesso em: 12 agosto 2014.

