



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



FLÁVIA RIBEIRO LICETTI



A PIRATARIA MARÍTIMA

RIO DE JANEIRO

2013

FLÁVIA LICETTI

A PIRATARIA MARÍTIMA

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

Orientador (a): 1T (RM2-T) Vinicius Oliveira

Rio de Janeiro

2013

FLÁVIA LICETTI

A PIRATARIA MARÍTIMA

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

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador (a): 1T (RM2-T) Vinicius Oliveira

Graduação em Meteorologia e Mestrado em Meteorologia

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

A minha mãe, ao meu pai, a minha irmã e a minha avó tudo em minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus que me proporcionou chegar até aqui, que me ajudou a superar e vencer os obstáculos que apareceram em minha caminhada, sem Ele eu nada teria conseguido. Agradeço também aos meus pais, Wilson e Rosiméri, os maiores incentivadores da minha formação. A minha irmã, Fernanda, meu exemplo, não só como profissional, mas principalmente como pessoa. E ao meu orientador, 1T Vinícius Oliveira, pela paciência e profissionalismo com que desempenhou todas as suas atribuições.

Os que se encantam com a prática sem a ciência são como os timoneiros que entram no navio sem timão nem bússola, nunca tendo a certeza do seu destino.
(LEONARDO DA VINCI)

RESUMO

Esta monografia tem como proposta informar sobre a prática ilegal de ataques a navios em alto-mar e em portos ou fundeadouros denominada pirataria marítima. Os navios mercantes estão cada vez mais expostos à essa atividade, pois mais de 85% das mercadorias importadas e exportadas são transportadas por via marítima.

Com a evolução do transporte marítimo e a importância que essa atividade alcançou, as cargas de altos valores transportadas nos navios mercantes passaram a ser muito visadas e a pirataria se tornou uma atividade muito lucrativa. Para isso, existe uma fraqueza legal e jurisdicional no Estado, a geografia é favorável, normalmente o Estado não consegue garantir a sua segurança interna e externa, não garantindo assim a vida e a propriedade dos seus habitantes. Este cenário é ideal para a formação e o desenvolvimento da pirataria marítima porque o poder marítimo de um Estado é apenas a extensão do seu poder territorial, logo quando tal Estado não consegue garantir a segurança e a ordem interna, dificilmente ele conseguirá manter uma organização competente nas suas águas. Consequentemente, importantes rotas de navegação mundial se transformaram em áreas de risco, levando as empresas de transportes marítimos a optarem por percursos mais longos e menos arriscados, encarecendo o custo do frete marítimo.

Contudo, graças à tecnologia, existem ferramentas e técnicas para evitar e se prevenir de ataques piratas. Entre elas, um sistema de satélite chamado ShipLoc, o Sistema SecureShip e o LRAD (Long Range Acoustic Device). Além disso, a IMO (International Maritime Organization), criou o regulamento ISPS, implantando nos navios o sistema de identificação AIS. Regras do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) são mencionadas, com o objetivo de se conhecer alguns dos meios de prevenção (AGBAKOBA, 1997).

Concluimos então, que a pirataria deve ser combatida continuamente pois é responsável por incalculáveis danos à vida humana, à segurança do comércio internacional marítimo e à economia mundial.

Palavras-chave: pirataria marítima, IMO (International Maritime Organization), ShipLoc, ISPS Code.

ABSTRACT

This monograph has a proposal to report on the illegal practice of ships attacking at sea, at the harbour, or towards anchored ships known as maritime piracy. The Merchant vessels are getting more and more exposed to this activity due to the fact that more than 85% of the exported and imported goods are transported via sea.

With the development of shipping and the importance that this activity reached the highest values of loads carried by merchant ships started being much targeted and piracy has become a very lucrative activity. For this, there is a weak legal and judicial system in the state, geography is favorable, usually the state can not ensure its internal and external security, thus failing to ensure the life and property of its inhabitants. This setting is ideal for the formation and development of maritime piracy because the sea power of a State is only the extension of its territorial power, so, when a state is unable to ensure the security and internal order he can hardly keep a competent organization in its waters. Consequently, important global shipping routes have become areas of risk, leading shipping companies to opt for longer routes and less risky, increasing the cost of sea freight.

However, due to technology, there are tools and techniques to avoid and prevent attacks from pirates. Among them, a satellite system called ShipLoc, a Secure-Ship system and the LRAD (Long Range Acoustic Device), which allow shipping companies to monitor the position of the vessel if it is stolen or kidnapped. Companies can also install non-lethal electric fences around the perimeter of the ship, since she is not carrying flammable cargo. Moreover, IMO (International Maritime Organization) created the ISPS regulation, implementing the AIS, which is an identification system onboard vessels. Rules of the International Ship and Port Facility Security (ISPS Code) are mentioned so that means of prevention can be known (AGBAKOB, 1997).

To sum up, it is understood that piracy should be fought continuously because of its huge responsibility in relation to the uncountable injuries to human life, safety of the international maritime trade and the global economy.

Keywords: maritime piracy, IMO (International Maritime Organization), ShipLoc, ISPS Code.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Uma das inúmeras bandeiras piratas, a mais popular com o nome de Jolly Roger (Fonte: wikipedia).....	15
Figura 2: O corsário Sir Francis Drake. (Fonte: Iniciativa GURPS: Piratas, 2009).....	19
Figura 3: Pirataria moderna (Fonte: jornal New York Times).....	22
Figura 4: Operação “Allied Protector” rendendo alguns piratas (Fonte: New York Times, 2009).....	26
Figura 5: Operação “Atalanta” em combate à pirataria marítima (2010) (Fonte: jornal New York Times).....	27
Figura 6: Esquema de funcionamento do NEPOM. (Fonte: Jornal A Tribuna).....	32
Figura 7: Barcos robôs anti-pirata (Fonte: Revista da Escola de Guerra Naval).....	35
Figura 8: Navio testando spray de água. (Fonte: wikipedia).....	37
Figura 9: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2005).....	41
Figura 10: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2006).....	42
Figura 11: : Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2007).....	43
Figura 12: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2008).....	44
Figura 13: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2009).....	45
Figura 14: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2010).....	46

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO	11
1.1 Objetivo	12
CAPÍTULO 2 – A PIRATARIA MARÍTIMA	13
2.1 Definição	13
CAPÍTULO 3 – HISTÓRICO	15
3.1 Origem.....	15
3.2 A “Era Dourada” da pirataria marítima.....	16
3.3 Pirataria X Roubo a mão armada.....	18
3.4 Corsários, bucaneiros e flibusteiros.....	19
3.4.1 Corsários.....	19
3.4.2 Bucaneiros	20
3.4.3 Flibusteiros	20
CAPÍTULO 4 – GLOBALIZAÇÃO E PIRATARIA	22
4.1 A pirataria marítima moderna.....	22
4.2 Sistema identificador automático	23
4.3 Aviso aos navegantes.....	24
CAPÍTULO 5 – OPERAÇÕES	26
5.1 A operação “Allied Protector”.....	26
5.2 A operação “Atlanta”.....	27
CAPÍTULO 6 – AÇÕES DAS AUTORIDADES MARÍTIMAS	29
6.1 Medidas adotadas pela IMO	29
6.2 NEPON.....	32
CAPÍTULO 7 – SISTEMAS ANTIPIRATARIA	34
7.1 Sistema Shiplock	34
7.2 Sistema Secure-Ship.....	35
7.3 Long Range Acoustic Device (LRAD)	35

7.4 Barcos robôs anti-piratas	36
7.5 Código Internacional para a Segurança dos navios e das Instalações Portuárias (ISPS Code)	36
7.6 Métodos eficazes no combate à pirataria marítima	37
CAPÍTULO 8 – A SITUAÇÃO DA PIRATARIA NO MUNDO	39
8.1 Leste da Ásia e da Índia.....	39
8.2 África	39
8.3 Américas do Sul e Central	41
8.4 Resto do mundo	41
8.5 Estatística.....	42
CONSIDERAÇÕES FINAIS	49
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	51
BIBLIOGRAFIA.....	53

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO

O comércio mundial, que inclui importações e exportações de mercadorias, movimentam valor superior a US\$ 20 trilhões. Mais de 85% desses produtos, num volume de cerca de 6,7 bilhões de toneladas, são transportados por via marítima (MAGALHÃES, 2007).

Nos navios mercantes a tripulação atual é bem pequena, por volta de 25, com tendência a diminuir ainda mais. Essa redução de pessoas a bordo é um dos fatores que tenderia a facilitar o aumento da pirataria, portanto o número menor de tripulantes só foi possível devido ao avanço da tecnologia que colabora também para a segurança do navio e tripulação, porém em caso de ataques piratas, uma tripulação menor torna-se menos capaz de reagir às ameaças e manter vigilância constante.

Algumas razões que resultam no aumento da pirataria marítima são: as condições econômicas nas áreas propensas à pirataria levarem muitas pessoas a partirem para este tipo de atividade ilegal; A economia precária nesses países tem como consequência a falta de recursos para que os governos possam responder adequadamente aos relatos, e o fato de alguns comandantes de navios relutarem em denunciar os ataques piratas porque isto pode conduzir a atrasos e custos (MURPHY, 2010).

Os navios mercantes estão cada vez mais expostos à pirataria marítima, no entanto existem medidas preventivas que, quando adotadas pelos armadores e/ou tripulações, podem minimizar as suas vulnerabilidades. Algumas dessas medidas consistem em dispor a bordo de um sistema que permite a localização e o seguimento do navio via satélite (Shiploc), uma cerca eletrificada que permite ao navio uma maior proteção quanto à tentativa de entrada ao navio (sistema Secure-ship) e um dispositivo acústico de longa distância que emite um som que causa danos irreversíveis à audição (LRAD) (MAGALHÃES, 2007).

1.1– Objetivo

O trabalho tem como objetivo esclarecer os assuntos relacionados à pirataria, sua 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.

CAPÍTULO 2

A PIRATARIA MARÍTIMA

“Pirata é alguém que, em tempo de paz ou suspensão de hostilidades entre principados, pilha, rouba e tira proveito de navios vindos de países sem conflitos com o seu”.

Hawkins

2.1 – Definição

A Pirataria consiste numa empresa armada, com fins lucrativos e sem possuir autorização de nenhum governo. Essa palavra é originada do Grego (πειρατής) e significa *correr a sorte, tentar a sorte*. O primeiro elemento para definir essa atividade é a tripulação do barco que se entrega a atos violentos, como assassínios, sequestros e saques, visando a um único objetivo: o lucro fácil. O segundo elemento é a ameaça causada, não a um país, mas a todos os navios mercantes das diferentes nações, que passam a ser presas fáceis, em razão de navegarem desarmados. O terceiro elemento é que a maioria dos seus atos de pilhagem deve ser realizada em alto-mar, para não ficarem apenas sob a sanção jurídica de um determinado Estado, pois as águas, neste caso, são internacionais (CAMINHA, 2010).

De acordo com a International Maritime Bureau (IMB), pirataria : “é o ato de embarcar ou tentativa de embarque em qualquer navio com a intenção de cometer roubo ou qualquer outro crime com a intenção ou capacidade de usar a força para um ato futuro.”

A definição do crime de pirataria também está no artigo 101 da CNUDM (Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar) de 1982, que dispõe:

“ARTIGO 101 - Definição de pirataria

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

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

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

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

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

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

A análise da definição permite perceber os aspectos fundamentais para compreender o crime de pirataria para o Direito Internacional. O primeiro, é que a pirataria ocorre necessariamente no alto mar, ou em área que não está sob a jurisdição de nenhum Estado. O segundo elemento é a necessária participação de pelo menos duas embarcações ou aeronaves para que se configure o ato ilícito de violência, retenção ou depredação. O último elemento da definição é a finalidade privada: o ataque pirata à embarcação necessariamente visa obter uma vantagem patrimonial – neste ponto reside a diferenciação entre pirataria e terrorismo, pois este último, em oposição, precisa ter finalidade política mesmo que exista algum benefício privado decorrente do ato praticado.

CAPÍTULO 3

HISTÓRICO

3.1 – Origem

O primeiro a usar o termo “pirata” para descrever aqueles que pilhavam os navios e cidades costeiras foi Homero, na Grécia antiga em sua obra *Odisséia*: “Os piratas são aqueles que saqueiam no mar por conta própria” (CAMINHA, 2010).

Eles navegavam nas rotas comerciais com o objetivo de apoderarem-se das riquezas alheias, que pertencessem a simples mercadores, navios de Estados e mesmo cidades costeiras, capturando tudo o que tivesse valor e fazendo reféns, para exigir resgates, normalmente as pessoas mais importantes e ricas para que assim o pedido de resgate pudesse ser mais elevado.

Inicialmente a pirataria marítima foi praticada por gregos que roubavam mercadores fenícios e assírios desde 735 a.C.. A pirataria cresceu ao longo do tempo, alcançando proporções grandiosas no século I d.C, quando uma frota de mil navios pirata atacou e destruiu uma frota romana e saqueou aldeias no sul da Turquia (CIVITA, 1975).

No período medieval, a pirataria passou a ser praticada pelos normandos, pelos Muçulmanos e piratas locais. Alguns anos depois, a pirataria se difundiu pelas colônias européias, onde os piratas, em sua grande quantidade, procuravam por uma forma de levar riquezas das colônias americanas para a Europa, atingindo a sua época áurea no século XVIII (CIVITA, 1975).

A abordagem inicial funcionava de dois modos: os piratas aproximavam do navio, hasteavam a bandeira negra com a caveira (Jolly Roger é a típica bandeira pirata) e atacavam o navio, em geral intimidavam suas vítimas fazendo com que se rendessem, ou usavam pequenos botes, subindo a bordo do navio e iniciando uma batalha corpo a corpo no convés (GOTTSCHALK e FLANAGAN, 2000).



Figura 1: Uma das inúmeras bandeiras piratas, a mais popular com o nome de Jolly Roger. (Fonte: wikipedia).

3.2 – A “Era Dourada” da pirataria

A pirataria teve o seu auge entre 1690 e 1730 por diversas razões. Existiam muitos navios para atacar, pois eles carregavam escravos da África para as Américas e retornavam com açúcar, rum e outros produtos das Américas para a Europa. Além disso, os governos inglês e holandês usaram corsários durante a guerra da sucessão espanhola e quando esta guerra terminou, em 1714, muitos corsários viraram piratas. As novas colônias na costa das Américas geralmente não tinham meios para se defender dos piratas e se tornaram um alvo fácil (CAMINHA, 2010).

Essa era, também chamada de “pirataria moderna”, que deu origem a numerosos livros e filmes de aventuras, foi fenômeno cristão e ocidental, inerentes aos efeitos dos grandes descobrimentos na economia mundial, à competição entre católicos e protestantes e, sobretudo entre as potências européias no período de transição entre os séculos XVI e XVIII. O móvel maior do crime, sua presa mais cobiçada eram os galeões espanhóis carregados de ouro e prata das colônias americanas, ou seja, desde as riquezas do Novo Mundo, que eram transportadas em caravelas comandadas por portugueses ou espanhóis do Brasil à Península

Ibérica, até à mercadoria transportada no mar das Caraíbas. As guerras religiosas e disputas entre Francisco I e Carlo V constituíram os melhores pretextos (MEDEIROS, 2010).

Ainda de acordo com Caminha (2010), a Época Dourada tinha algumas características que as pessoas ainda costumam associar à imagem dos piratas. Vejamos algumas delas:

- **Bandeiras:** a bandeira preta com caveira apareceu pela primeira vez no começo do século XVIII. Antes disto, os piratas geralmente navegavam sob bandeiras falsas usando a mesma bandeira dos navios que iriam atacar, para ganhar a confiança do capitão. Os piratas usavam bandeiras distintas para intimidar suas vítimas, que geralmente se rendiam sem luta, permitindo que eles controlassem o navio sem provocar danos, perda de munição ou vidas;
- **Roupas:** embora normalmente vestissem roupas práticas, adequadas à vida no mar, os piratas da Época Dourada usavam roupas caras e de alta qualidade, roubadas dos navios capturados. A vestimenta do estereótipo de pirata imitava as roupas populares durante a Época Dourada;
- **Papagaios:** os piratas geralmente capturavam papagaios para vender;
- **Ganchos e pernas de pau:** a pirataria era um trabalho difícil e perigoso: os piratas geralmente perdiam membros em batalhas e acidentes. Dois personagens da ficção reforçaram esta idéia: o Capitão Gancho de "Peter Pan" e Long John Silver de "A Ilha do Tesouro". Além disso, a maioria dos piratas tinha a pele ressecada pelo sol e poucos eram velhos. A maioria não tinha mais que 30 anos;
- **Armamentos:** armas de pederneira eram comuns durante a Época Dourada da Pirataria e elas eram muito confiáveis no mar, porque a água e o sal não as impediam de funcionar. Os piratas geralmente usavam armas de pederneira, cutelos na forma de machado e adagas.

Os navios piratas da Época Dourada também possuem características diferentes dos anteriores. Eles eram pequenos e rápidos ao invés de galeões imensos. A maioria usava navios de corvetas. As corvetas podiam carregar cerca de 75 homens e 16 canhões pequenos. Elas tinham um calado que permitia a navegação em águas rasas para escapar ou perseguir outros

navios. Os piratas dos séculos XVII e XVIII também usavam escunas, que eram a versão americana das corvetas e os bergantins, que podiam levar cerca de duas vezes mais homens que as corvetas (CAMINHA, 2010).

Alguns piratas ficaram famosos por sua história, por suas vitórias, pela quantidade de tesouros roubados, ou pelo modo cruel de tratar os prisioneiros de guerra:

- Bartholomew Roberts (Bart, o Negro- que era apavorante e bem vestido);
- Edward England;
- Edward Teach (Barba Negra- que colocava uma corda queimando embaixo do seu chapéu e da sua barba, para lhe dar uma aparência aterrorizante);
- Emanuel Wynne;
- John Rackham (chamado de Calico Jack por causa das calças e casaco listrados que vestia, ficou conhecido por sua associação com duas mulheres piratas, Anne Bonny e Mary Read);
- Anne Bonny (que ao revelar que era mulher, surpreendeu o mundo, com sua parceira Mary Ready);
- Henry Morgan (um corsário galês que ficou famoso por suas proezas contra os espanhóis).

Segundo Caminha (2010), a Época Dourada acabou em meados de 1730, quando as colônias das Américas se tornaram capazes de se defender dos ataques. A pirataria continua nos dias de hoje e, embora já muito reduzida, ainda é um problema internacional.

3.3– Pirataria x Roubo à mão armada

Diferentemente de pirataria marítima, que é todo ato efetuado em alto mar ou em lugar onde não haja a jurisdição de um estado, roubo à mão armada é qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação dirigido contra pessoas ou navios, cometidos nas águas interiores, mar territorial e zona econômica exclusiva (ZEE), ou seja, dentro da jurisdição de um estado que corresponde a 12 milhas náuticas a partir da linha da costa (CANINAS, 2009, p. 106).

Essas definições têm causado discórdias, pois acontecem ataques piratas dentro da jurisdição do estado local, isto é, não são oficialmente considerados como ataques piratas. A responsabilidade da investigação desses “roubos” geralmente é do país local, que nem sempre segue com rigor todo o processo penal.

3.4 – Corsários, bucaneiros e flibusteiros

3.4.1 – Corsários

Os corsários eram piratas autorizados pela corte da metrópole, desde que seus próprios navios não fossem saqueados, a pilhar navios de outros países. A autorização dos corsários se deu no intuito, dos governos, de baratear os altos custos de manutenção e construção naval na marinha de guerra, já que esses eram contratados e possuidores de sua própria tripulação e embarcação, tornando assim perigosas as rotas dos navios mercantes das nações inimigas e cortar assim uma das principais fontes de riqueza de seus estados (MINSTER, 2012).

Conforme Minster (2012), o que regulamentava os corsários era a carta de corso ou carta de marca, dada pelo rei de um país. Essa carta dava vários benefícios tais como:

- Ser membro da marinha do país;
- Utilizar os portos do país que outorgava a carta;
- Receber os mesmos suprimentos que os navios da marinha do país em questão;
- Recrutar tripulação graças a autoridade dada pela carta.

Vários navios das nações européias afundaram no mar do Caribe em razão dos intensos ataques corsários, e consigo foram para o fundo do mar milhões de moedas de ouro e prata. Um dos corsários mais famosos foi Sir Francis Drake, que foi nomeado como cavaleiro pela rainha da Inglaterra Isabel I. Ele liderou a esquadra inglesa e travou importantes batalhas na época (MINSTER, 2012).



Figura 2 – O cor: (RPS: *Piratas*, 2009).

3.4.2 –

Os bucaneiros eram colonos franceses que tinham se estabelecido na parte ocidental de Hispaniola (o Haiti atual), eles receberam o nome de Bucaneiros, que vem da palavra "bucan" expressão com que os índios designavam a grelha onde eles defumavam a carne, queimando madeira verde debaixo de algumas varas em forma de grelha e defumava a carne. Eles decidiam caçar e vender as vacas e touros que os espanhóis tinham produzidos nessa região. Os piratas viveram na mais selvagem liberdade, ninguém mandava neles e não reconheciam qualquer autoridade. Isto atraiu todos os tipos de pessoas condenadas, proscritos, fugitivos, escravos, índios rebeldes, desertores e procurados pela religião. No ano 1620 eles começaram a ser procurados pelos espanhóis, pelas suas faltas cometidas, assim eles decidiram fugir para a Ilha Tortuga próximo da Hispaniola, que era uma colônia mercantil das Índias Ocidentais Francesas, cujo governador D'Ogeron ajudava a todos os Bucaneiros que fossem pedir ajuda. Assim os piratas que atacavam no Mar das Antilhas com base em Tortuga eram chamados de Bucaneiros. Como os espanhóis estavam com as defesas cada vez mais reforçadas os Bucaneiros fundaram uma confraria que deram o nome de "Irmandade da Costa" e assim surgiram os Flibusteiros (MINSTER, 2012).

3.4.3 – Flibusteiros

Como em Tortuga não havia nenhuma caça, os Bucaneiros estavam em um dilema: ou eles iam à Hispaniola caçar ou teriam que se dedicar à pirataria. Os que preferiram a pirataria

foram chamados de flibusteiros. A palavra flibusteiro vem do holandês "Vrij Buiten" (o que vai para "saquear"). Depois da lição dura que tinham recebido de serem expulsos de Hispaniola, esses "piratas" entenderam que era necessário se unir, se eles quisessem fazer frente à possíveis contingentes maiores de navios inimigos. Ai nasceu deste modo "A Irmandade da Costa". Os flibusteiros atacavam navios de quaisquer nacionalidades, embora uma vez mais eles tivessem os espanhóis como os maiores inimigos (MINSTER, 2012).

Em outras palavras os termos flibusteiro e bucaneiro são mais específicos e estão relacionados com a pirataria no Mar do Caribe.

CAPÍTULO 4

GLOBALIZAÇÃO E PIRATARIA

4.1 – A pirataria marítima moderna

Estima-se que hoje em dia mais de 90% do comércio internacional seja transportado por via marítima. O comércio por mar tornou-se vital para o crescimento e para a sustentação econômica de muitos estados (MURPHY, 2010). A fraca vigilância no alto-mar e as débeis ou inconsistentes medidas de segurança que se aplicam nas áreas costeiras e nas instalações portuárias de muitos países do mundo tornam o ambiente marítimo atrativo para a pirataria marítima.

A pirataria tem aumentado durante os últimos anos por alguns motivos tais como: a relutância de alguns comandantes de navios em denunciar os ataques piratas devido aos custos, as condições econômicas nas áreas com maior índice de pirataria, a diminuição no número de tripulantes para economizar dinheiro.

Os piratas modernos usam algumas das mesmas táticas dos piratas da Época Dourada, mas geralmente a abordagem em alto mar desses bandidos é rápida e quase sempre a noite. Eles já sabem em qual navio irão atacar desde a saída dele no porto através de informações vindas de terra e usam barcos de aproximação com motores potentes, mais conhecido como voadeiras. A subida a bordo nos navios mercantes feita pelos piratas é através de cordas com guinchos, denominadas garatéias, antes que a tripulação perceba e dispare o alarme. É feita a rendição do oficial encarregado do serviço de navegação e logo após se dirigem aos camarotes do comandante e da tripulação em busca de cofres e bens pessoais (MURPHY, 2007).

Percebe-se, então que a pirataria marítima está se tornando uma espécie de crime organizado, pois eles têm uma base em terra o que com o desenvolvimento da tecnologia estão utilizando equipamentos sofisticados, como computadores em rede e rádios de comunicação, a fim de obter informações a respeito das cargas de maior valor e sua localização exata a bordo do navio. Conforme Guedes (2008), os piratas atuais estão utilizando desde armas brancas até armas de grande poder de destruição tais como a AK-47, o fuzil FAL (Fuzil Automático Leve), granadas e lança rojões.



Figura 3 – Pirataria moderna (fonte: jornal *New York Times*).

4.2 – Sistema identificador automático

Assim como a globalização permite o surgimento de novos ideais, existem algumas desvantagens em relação à tecnologia. A primeira delas é o sistema identificador automático (*automatic identification system* ou AIS). O AIS, criado pela Convenção para salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS), consiste de um conjunto transmissor-receptor em que são transmitidas informações sobre a embarcação como nome, tipo, posição, velocidade, situação da navegação e outras informações de segurança (CANINAS, 2009).

Além de apresentar estas informações em uma tela, o AIS é capaz de auxiliar os oficiais de serviço dos navios e permitir que as autoridades marítimas acompanhem o movimento dos navios. O AIS trabalha integrando um transceptor de VHF padrão com um sistema de navegação eletrônica como o LORAN- C (LONg RANGE Navigation versão C) ou o Sistema de Posicionamento Global (GPS) além de outros sensores dos navios como bússolas e indicador de *rate* de guinada. Dessa maneira, qualquer tripulante de posse deste equipamento, teria acesso à uma série de informações sobre o tráfego mercante da área (CANINAS, 2009).

Da mesma forma, bastaria que um pirata tivesse um destes receptores, para que pudesse “escolher” a presa que mais lhe aprouvesse, tendo, inclusive, dados como posição, velocidade, nome do navio e carga. Quaisquer navios, ou aeronaves, dotados de um receptor, teriam acesso a tais informações a fim de evitar colisões no mar. John Grubb, do Departamento de Transportes do Reino

Unido, protesta dizendo que “*os movimentos dos navios são públicos demais*”; e continua, “*com esse equipamento é muito fácil rastrear o navio e saber exatamente sua posição*”. Para completar, um relatório do Parlamento Inglês afirma que “se operado por piratas, o AIS permitirá que eles acompanhem o movimento de determinados navios baseado, por exemplo, no valor de sua carga”.

Como se já não fosse suficientemente problemática a divulgação dos movimentos dos navios, há pelo menos dezesseis empresas que, por meio da internet, veiculam dados de posicionamento e tipo de carga de navios ao redor do mundo. Entre elas, temos a MarineTraffic.com (especialmente da região da Grécia) e a ShipAIS.com, especializada em navios do Reino Unido. Cientes do perigo que estes dados publicados na internet podem causar, a IMO, na sua 79ª sessão, em dezembro de 2004, reprovou a divulgação destas informações e solicitou aos estados-membros que desencorajassem sua exibição pública, determinação ainda sem nenhum efeito prático. O governo do Reino Unido alertou mestres de embarcações de navios de bandeira inglesa e do Red Ensign group para que cessem temporariamente as transmissões do AIS quando em alto mar (especialmente em águas onde se sabe da presença de piratas), se assim julgarem que a segurança do navio não é comprometida (SILVA, 2010).

4.3 – Aviso aos navegantes

A publicação “Avisos aos Navegantes (NAVAREA V)” é um folheto quinzenal elaborado pela DHN. Os Avisos aos Navegantes são de fundamental importância para o navegante. Eles divulgam informações de interesse da navegação destinadas à atualização das cartas náuticas e publicações de auxílio à navegação, bem como outras informações gerais importantes aos navegantes (PEARL e DRAGONETTE, 2008).

Ploch et al (2009) analisaram que na Costa da Somália, tem sido registrados casos de pirataria marítima em algumas áreas. Consequentemente, torna-se indispensável a atenção quanto ao aviso aos navegantes que consiste em informar que navios brasileiros em trânsito na área devem incrementar medidas e procedimentos adicionais de segurança, fim evitar atos de pirataria, mantendo alto nível de vigilância. Piratas vêm utilizando, em alguns casos, navios sequestrados anteriormente como base para novos ataques. Eles começaram a ter como alvo barcos de pesca, iates particulares e rebocadores para usá-los como embarcações base para rebocarem barcos menores a serem usados nos ataques off-shore a fim de aumentarem seu alcance.

Há informações sobre falsos alarmes de socorro, de forma a atrair o tráfego mercante para as proximidades daquela costa, devendo-se adotar extrema cautela no atendimento desses tipos de solicitações. Navios atacados reportaram o emprego de duas ou três embarcações de seis a nove metros, capazes de desenvolver altas velocidades, cada uma com tripulações de três até seis homens armados com fuzis ak-47 e lançadores portáteis de foguetes, chegando a abrir fogo contra navios em plena luz do dia, intimidando-os a parar máquinas para efetuar a abordagem. Destaca-se que os navios que aumentaram velocidade e adotaram manobras evasivas conseguiram evitar as abordagens ilícitas. Por outro lado, navios que reduziram velocidade foram abordados (PEARL e DRAGONETTE, 2008). Recomenda-se ainda aos comandantes brasileiros que, quando sob ameaça, estejam prontos a acionar o botão SSAS (botão anti-terrorismo) e o “distress” de mf/hf, e permaneçam enviando informações de posição e navegação de seus navios para o comando do controle naval do tráfego marítimo, conforme preconizado no capítulo 1, seção iii, das normas da Autoridade Marítima numero 8 (Normam-8/DPC), para possibilitar efetivo acompanhamento do tráfego marítimo nacional naquela área (VENANCIO, 2012).

CAPÍTULO 5

OPERAÇÕES

5.1 – A Operação “Allied Protector”

Esta operação da NATO representa a contribuição desta Organização para o esforço que a comunidade internacional está efetuando em prol do aumento da segurança das rotas comerciais marítimas na área do "Corno de África". Está sendo utilizada nesta área, a *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG1)¹, constituída por 5 navios de guerra, o N.R.P. "Corte Real" (Portugal - navio chefe), o HMCS "Winnipeg" (Canadá), o HNLMS "De Zeven Provinciën" (Holanda), o ESPS "Blas de Lezo" (Espanha) e o USS "Halyburton" (EUA). Esta força é comandada, desde 23 de Janeiro de 2009, pelo Contra-almirante português José Domingos Pereira da Cunha, tendo a cerimônia de tomada de posse ocorrida em *El Ferrol* - Espanha. O comando desta força naval vai alternando entre as várias nações que contribuem regularmente com navios para esta operação, como Portugal, Alemanha, Holanda, Espanha, Polônia, Noruega, Dinamarca, Reino Unido e Estados Unidos. Esta força marítima multinacional da NATO, constituída por navios de diversas nações aliadas, que treinam e operam em conjunto, tem-se mantido empenhada, quer na dissuasão das atividades de pirataria nesta região, quer na proteção da navegação mercante contra este tipo de ilícitos (MARCHESE, 2009).

A SNMG1 tem sido normalmente empregada nas áreas do Atlântico e do Mediterrâneo, nas mais diversas missões e nos mais variados cenários de atuação, quer em situações de paz, quer de crise e conflito. É a primeira vez que esta força está destacada nas regiões do "Corno de África" e do sudeste Asiático, o que vem demonstrar a importância que a NATO está atribuindo ao combate à pirataria no Golfo de Aden. O emprego da operação no sudeste Asiático, tem também como objetivo reforçar os laços da NATO com alguns dos seus parceiros (Paquistão, Singapura, Austrália, etc.) nesta área do globo.

A operação "Allied Protector" veio dar continuidade ao que já havia sido feito pela NATO durante a operação "Allied Provider", na qual participou a SNMG2, que decorreu entre 24 de Outubro e 12 de Dezembro de 2008 no Mar Árábico, e que permitiu assegurar a

entrega de 30.000 toneladas de ajuda humanitária à Somália. Esta força foi constituída por navios das Marinhas italiana, grega, turca e britânica e teve como principal missão escoltar os navios mercantes de apoio ao "Programa Alimentar Mundial" da ONU, no fornecimento de alimentos para a Somália, tendo sido conduzida pelo *Allied Maritime Component Command* em Nápoles - Itália.



Figura 4: Operação “Allied Protector” rendendo alguns piratas (Fonte: New York Times, 2009).

5.2 – A 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. Está prevista uma duração de 12 meses e 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” contribui para:

- Proteger os navios do Programa Alimentar Mundial, a ajuda humanitária e a União Africano Missão Militar na Somália (AMISOM), que asseguram a ajuda alimentar para as populações deslocadas da Somália;
- Proteger os navios vulneráveis que navegam nas costas da Somália, assim como a dissuasão, a prevenção e a repressão de actos de pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios ao largo da costa da Somália;
- Ajudar a prevenir, impedir e reprimir os atos de pirataria e assaltos à mão armada;
- Monitorar as atividades de pesca ao largo da costa da Somália.

O seu comando operacional em terra é assegurado pelo Contra-almirante *Phillip Jones*, da Marinha inglesa, no Quartel-General da NATO em *Northwood*, situado a noroeste de Londres, no Reino Unido. O comando da força no mar, no período de Dezembro de 2008 a 06 de Abril de 2009, esteve a cargo do Comodoro *Antonios Papaioannou*, da Marinha Grega. O Capitão-de-Mar-e-Guerra *Juan Garat Caramé*, da Marinha Espanhola, assumiu o comando da força, assegurando assim o segundo período desta operação, perspectivando-se que no terceiro período seja a Marinha Holandesa a assumir estas funções.

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.



Figura 5: Operação Atalanta em combate a pirataria marítima (2010). (Fonte: jornal New York Times).

CAPÍTULO 6

AÇÕES DAS AUTORIDADES MARÍTIMAS

6.1 – Medidas adotadas pela IMO

A IMO, agência especializada das Nações Unidas destinada à responsabilidade de garantir a segurança das atividades marítimas, bem como a prevenção da poluição do ambiente marinho por embarcações, procura promover ações internacionais para estabilizar a situação nos países onde a pirataria é mais forte.

A fim de extingui-la, a IMO está colocando em prática um mega projeto antipirataria a longo prazo, que teve início no ano de 1998. A primeira fase do projeto consiste em um grande número de seminários e workshops destinados aos representantes governamentais dos países-cenário do problema, enquanto a segunda fase, mais intensa, prevê avaliações e missões de acesso e intervenção a regiões estratégicas. A IMO deve, ainda, estabelecer o desenvolvimento de políticas regionais incluindo acordos que programem todas as medidas necessárias para conter a pirataria, pois acredita-se que o único meio de resolver a situação é atuar nos países causa do problema, desenvolvendo medidas em terra, bem como alterações de sistemas e códigos de segurança, mandatórios ou não à todas as nações membro, mais condizentes com a nova realidade.

Nesse ínterim, a IMO promove também suporte adicional através de países capazes de prover navios de guerra e patrulha marítima aérea no Golfo de Aden, e na área oeste do Oceano Índico, e está focada também em levar os recém criados “Maritime Rescue Coordination Centres” para Mombasa e Dares Salaam, pontos estratégicos no combate a ataques pirata.

Na assistência a todas essas medidas, a IMO ainda edita informativos incluindo nomes e descrição de navios atacados, posição e hora do ataque, consequências à tripulação, navio e carga, além de atitudes adotadas pela tripulação e guarda costeira. Estes informativos são publicados mensalmente, com sumários semestrais e anuais. Foram publicadas também as seguintes circulares:

- **MSC (Maritime Safety Committee).1/Circ.622:** Recomendações aos governos quanto à prevenção e supressão da pirataria e roubo à mão armada a navios , sugere possíveis medidas de contenção que possam ser empregadas pelos órgãos responsáveis pela segurança das águas territoriais.

- **MSC (Maritime Safety Committee).1/Circ.623:** Guia a armadores, operadores de navio, comandantes e tripulações, quanto à prevenção e supressão de atos piratas e roubo à mão armada a navios, contém medidas que possam ser tomadas a bordo a fim de prevenir os ataques, ou em caso de algum ataque, diminuir os riscos e danos que possam causar a pessoas, carga ou ao navio.

Em resposta a essas medidas a Organização Marítima Mundial espera sanar os três pontos de preocupação mais relevantes no que diz respeito à situação na Somália e nos países do Golfo do Aden, que podem ser resumidas como:

- i. A necessidade de proteger tripulação, marítimos e passageiros.
- ii. A necessidade de assegurar a não interrupção da entrega de material humanitário à Somália feita por navios em função do Programa Mundial de Combate à Fome (World Food Programme)

- iii. A necessidade de assegurar a integridade das rotas do Golfo do Aden, de importância estratégica e significativa para o comércio marítimo mundial.

A IMO através dessas circulares faz as recomendações aos países para assim poder evitar os frequentes ataques de piratas no mundo e no Brasil por ser um país com ampla zona costeira e uma grande quantidade de portos, os quais servem para os navios realizar a sua carga e descarga, devem ser criadas algumas normas existentes que possam orientar os marítimos como proceder no porto a fim de manter a segurança da embarcação. Estas normas podem ser observadas na NORMAM 08, a qual determina em seu capítulo III (Permanência em águas jurisdicionais brasileiras), os procedimentos nos portos; segundo a NORMAM, os principais procedimentos de segurança são:

a) Sinais sonoros e visuais

As embarcações deverão utilizar-se de sinais sonoros e visuais, inclusive a comunicação em VHF, para definir antecipadamente movimentações, especialmente, no caso de manobras próximas.

b) Transporte de material e pessoal

Somente embarcações de pequeno porte, autorizadas pela Capitania, poderão trafegar entre os navios e pontos de terra, para transporte de material e pessoal. O embarque e o desembarque em terra somente poderá ser efetuado em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Saúde dos Portos e Receita Federal.

c) Escadas de portaló

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

d) Iluminação do costado

O costado do navio deverá ser iluminado no bordo do mar, para permitir melhor fiscalização das autoridades competentes.

As chatas ou barcaças atracadas a contra bordo dos navios para fornecimento de combustíveis, limpeza de tanque ou qualquer outra finalidade, deverão estar devidamente iluminadas no período noturno.

e) Movimentação de material do navio, exceto carga

O recolhimento de lixos e detritos, o fornecimento de lubrificantes e combustíveis, o abastecimento de gêneros, deverão ser, em princípio, realizados no período diurno.

6.2 – NEPOM

Antes da criação do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM) o Brasil já era considerado um dos países com mais portos perigosos de acordo com as estatísticas. Os portos com maior incidência de roubos eram Santos e Rio de Janeiro.

Pelos altos índices de ataques nos portos no Brasil foram tomadas medidas para procurar diminuir os ataques e no ano 1998 como resposta do Governo Federal à cobrança da comunidade internacional por maior segurança nas instalações portuárias no País o Ministério da Marinha e o Ministério da Justiça firmaram um convênio para a criação do NEPOM (LEBRE, 2009).

De acordo com Carvalho (2012), ele foi criado, inicialmente, para os portos do Rio de Janeiro e Santos, com a intenção futura de estender o projeto a outras unidades da Federação, possuidoras de portos com interesse econômico.

O NEPOM atua no enfrentamento à pirataria, na repressão e prevenção do tráfico ilícito de entorpecentes, do contrabando de armas, de crimes contra o meio ambiente, além do controle de imigração. O Núcleo tem também o objetivo de prevenir e reprimir crimes cometidos a bordo de embarcações e efetuar o apoio operacional para as investigações das delegacias especializadas em situações voltadas para o mar.

Segundo Carvalho (2012), o funcionamento do NEPOM consiste em:

- Plantão em turno de 24 horas, para atender qualquer chamado de emergência;
- Operações programadas para coibir ações ilícitas em ilhas, embarcações ou litoral de nossa área de atuação;
- Patrulhas rotineiras, diurnas e noturnas, marítimas e terrestres, para prevenir contra atos de intenção criminosa;
- Equipe de apoio dando suporte logístico, reforços às ações policiais e atividade de mergulho.

O objetivo do NEPOM consiste em ser não só uma solução para o combate à pirataria, mas também um eficiente meio de prevenção e repressão ao tráfico ilícito de entorpecentes, crimes contra o meio ambiente, controle de imigração e contrabando de armas. E para a comunicação das lanchas entre si, com a base, ou para o recebimento de algum comunicado

de emergência de qualquer embarcação, este Núcleo e as lanchas dispõem de rádios de longa distância e rádios VHF.

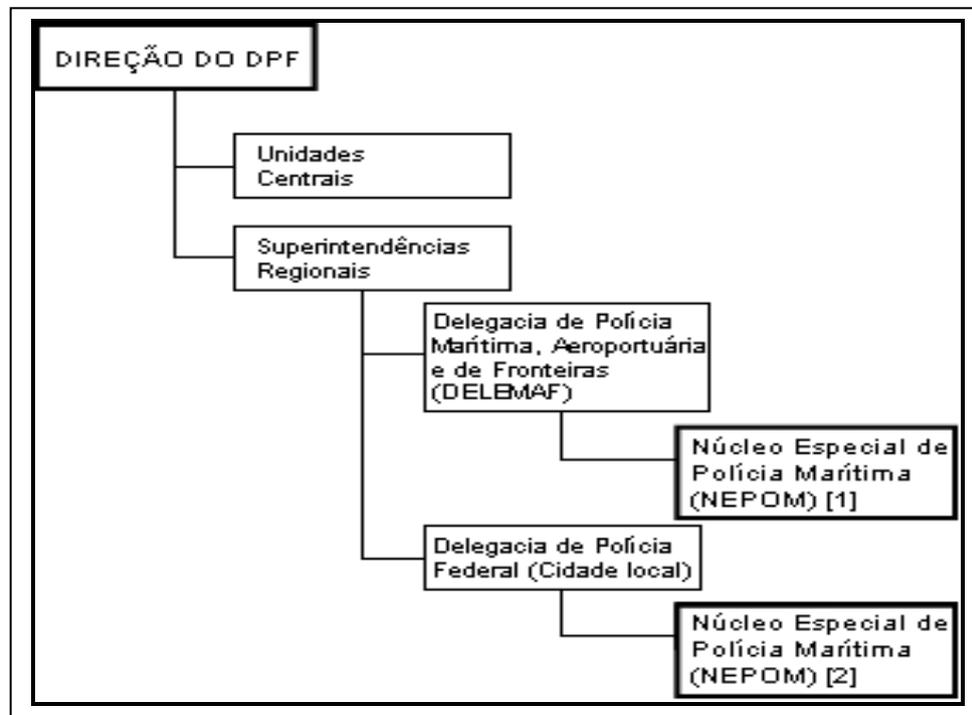


Figura 6: Esquema de funcionamento do NEPOM. (Fonte: Jornal A Tribuna)

CAPÍTULO 7

SISTEMAS ANTIPIRATARIA

Um abrangente sistema de segurança internacional tem sido adotado em resposta ao constante risco que inviabiliza o uso de algumas das rotas mais importantes do mundo. Armadores e exportadores, seja em função da carga ou do navio e seus tripulantes, têm utilizado a alta tecnologia como forma de amenizar danos ao mercado mundial, através de dispositivos aplicados a bordo, mandatórios ou não, às diretrizes internacionais de segurança.

7.1 – Sistema Shiploc

Esse sistema consiste em monitorar o navio em qualquer parte do mundo através de um único computador com acesso a internet. O monitoramento é feito via satélite e indica a posição exata do navio. O sistema é utilizado pelos armadores, pois além de confiável é bastante econômico (RIBEIRO, 2006).

O sistema Shiploc está de acordo com o regulamento SOLAS adotado pela IMO em dezembro de 2002, nomeadamente no que diz respeito ao sistema de alerta de segurança dos navios (Ship Security Alert System). Segundo Guedes (2008), esse regulamento exige que todos os navios com uma arqueação bruta superior a 500 estejam equipados com esse sistema de alerta a partir de junho de 2004.

O sistema contém um botão de alerta que qualquer membro da tripulação pode ativá-lo em caso de perigo, enviando um sinal de socorro para o armador e para as autoridades competentes, não sendo este sinal detectado por ninguém a bordo, nem pelos navios nas redondezas (GUEDES, 2008).

7.2 - Sistema Secure-Ship

Esse sistema é um dos mais recentes utilizados pelos armadores. De acordo com Pearl e Dragonette (2008), esse sistema consiste em uma cerca elétrica posta em volta da borda falsa do navio e utiliza uma tensão de 9000 volts. Esta cerca é semelhante às que protegem as bases militares e é instalada na borda falsa, ao redor do navio. Qualquer intruso, em contato com esta, recebe um choque elétrico não letal que o obrigará a abortar a sua iniciativa de entrada no navio. Esse contato, por sua vez, irá ativar um alarme, ativar holofotes, acender diversos projetores ao longo do navio e fazer tocar uma sirene de grande intensidade.

O IMB recomenda que os armadores instalem este sistema a bordo; este também se encontra disponível para navios de pequeno deslocamento. E por questão de segurança, ele não pode ser empregado em navios que transportem cargas inflamáveis, tendo em vista o risco de explosão caso acontecesse um curto-circuito a bordo (CARVALHAL, 2012).

7.3 – Long Range Acoustic Device (LRAD)

O LRAD foi inventado pela American Technology Corporation também por encomenda das forças armadas dos EUA, depois que o navio USS Cole foi bombardeado por um bote suicida no Iêmen, em 12 de outubro de 2000 (CARVALHAL, 2012). Além da função bélica, o LRAD também é usado para comunicações em áudio a grande distância e com alta nitidez sonora.

Ele foi feito para ser usado pelos navios de guerra americanos, como arma não letal, para evitar que pequenas embarcações se aproximassem sem autorização.

Este equipamento, cujo alcance máximo se situa na ordem dos 300 metros, emite um som direcionado que pode, no seu volume máximo, atingir cerca de 150dbSPL por metro, o que é o suficiente para causar danos irreversíveis na audição, uma vez que o limiar da dor, para os humanos, se situa entre os 120 e os 140 Db (CARVALHAL, 2012). Contudo, esse sistema pode falhar, pois o uso de protetores auriculares pode minimizar os efeitos desse equipamento causando a invasão dos piratas no navio em questão.

7.4 – Barcos robôs anti-pirata



Figura 7: Barcos robôs anti-pirata (Fonte: Revista da Escola de Guerra Naval).

O *Protector*, que vem montado com uma metralhadora 7,62 milímetros, não estava previsto inicialmente para operações anti-pirataria. Mas, de acordo com a porta-voz do *BAE Systems*, Stephanie Moncada, o robô poderia facilmente preencher esse papel.

Em vez de ser implantado por um navio de guerra para interceptar e, eventualmente, evitar incêndio em um navio, uma variante não-letal do *Protector* pode ser usada apenas para investigar uma ameaça potencial.

A tática favorita dos piratas modernos é mandar um pedido de socorro, uma emboscada para os navios que respondem. O *Protector* não tripulado poderia ser operado remotamente a partir de cerca de 10 quilômetros de distância, com um número de sensores suficiente a bordo, além de alto-falantes e microfones para fazer contato com uma embarcação antes que seja tarde demais.

7.5 – Código Internacional para a Segurança dos navios e das Instalações Portuárias (ISPS Code)

Devido aos atentados ao World Trade Center, em Nova Iorque, no dia 11 de setembro de 2001, a preocupação mundial voltou-se para a proteção contra atos terroristas. No ano seguinte, durante conferência diplomática sobre segurança, a Organização Marítima Internacional instituiu uma série de medidas de segurança, denominada ISPS Code a ser implementado pelos 162 países que a compõe, incluído o Brasil que é um de seus signatários.

A Conferência Diplomática sobre Segurança Marítima realizada em Londres em dezembro de 2002 adotou novas disposições na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 e esse Código com vistas a intensificar a proteção marítima. O ISPS Code veio para garantir a proteção dos países contra o terrorismo e uma possível interligação de piratas e terroristas, o Brasil como signatário através de seu governo criou o plano nacional de segurança portuária, visando ataques terroristas aos navios e plataformas de petróleo em nossas águas e portos, principalmente aos de bandeira estrangeira.

Atualmente a preocupação do Estado brasileiro é imensa devido a grande movimentação que ocorrerá no país nos próximos anos com, a Jornada Mundial da Juventude, a copa do mundo de 2014 e as olimpíadas de 2016, esses eventos são um grande alvo para possíveis ataques terroristas, pois delegações de todo mundo estarão em território brasileiro, além disso a importância do ISPS Code visa também a segurança dos aeroportos e portos marítimos, pois são caminhos de entrada no país e a pirataria pode ser uma possível desculpa para realização de ataques a essas delegações.

7.6 – Métodos eficazes no combate à pirataria marítima

Em resposta ao constante risco que inviabiliza o uso de algumas das rotas mais importantes do mundo e devido a vulnerabilidade da infra-estrutura do transporte mundial, existem algumas medidas para evitar a abordagem de embarcações estranhas ao redor do navio, entre elas:

- **serviço de quartos e vigilância reforçada;** deve-se vigiar o navio e a carga, contando com a tripulação para comunicar ao Oficial de quarto qualquer atividade suspeita;

- **manobra prática;** onde for seguro para a navegação, comandantes são encorajados a praticar manobras com os navios para estabelecer quais manobras produzem as condições de mar mais difíceis para ataques de piratas, sem provocar uma redução significativa na velocidade do navio;

- **alarmes;** soar o alarme do navio/apito para informar a tripulação do navio que um ataque de pirataria já começou e, sobretudo, demonstra a qualquer potencial atacante que o navio está ciente do ataque e está reagindo a ele. É importante assegurar que o alarme de pirataria seja distinto para evitar confusão com outros alarmes, potencialmente levando a tripulação reunir-se no local errado;

- **iluminação;** procurar manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado, assim como holofotes de grande potência;

- **arame farpado;** é uma eficaz barreira quando cuidadosamente implantado, devem ser construídos com fios de alta tensão, que é difícil para cortar com ferramentas manuais;

- **spray de água e de espuma;** foi feito para ser eficaz em impedir ou atrasar piratas que tentem embarcar em um navio. A utilização de água pode tornar difícil para um barco pirata permanecer ao lado e torna significativamente mais difícil para um pirata tentar subir a bordo.



Figura 8: Navio testando spray de água. (Fonte: wikipedia).

CAPÍTULO 8

A SITUAÇÃO DA PIRATARIA NO MUNDO

8.1 – Leste da Ásia e da Índia:

Bangladesh - A área é classificada como de alto risco. Os piratas têm atacado navios que se preparam para ancorar.

Indonésia – Piratas atacam normalmente armados com pistolas, facas e/ou facões principalmente nas áreas de Anambas, Natuna, Mangkai e Belawan.

Estreito de Malaga - Embora o número de ataques diminuísse devido ao aumento de patrulhas agressivas por parte das autoridades dos estados litorais desde julho de 2005, os navios são aconselhados a continuar a manter um rigoroso trabalho de antipirataria quando transitam pelo estreito. Atualmente, não há indicações sobre quanto tempo essas patrulhas irão permanecer defendendo o litoral.

Malásia - Piratas armados com pistolas e facas atacam os navios durante a madrugada.

Singapura - Os navios devem continuar vigilantes e manter o serviço de antipirataria. Os piratas atacam os navios quando em curso ou enquanto ancorado.

8.2 - África

Nigéria – Piratas são violentos e tem atacado e roubado navios. Os navios são aconselhados a estarem vigilantes em toda a área de navegação da Nigéria, pois em certos lugares os acontecidos não têm sido reportados às autoridades competentes.

Guiné – Piratas armados com automáticas são violentos e agressivos nos ataques. Em alguns ataques os piratas se vestem com uniformes militares.

Golfo de Aden e Mar Vermelho- Os piratas somalis continuam a atacar navios na costa norte da Somália no Golfo de Aden e no sul do Mar Vermelho no Bab El Mandeb TSS apesar do aumento da presença de navios de guerra. Os piratas atacam com armas automáticas e granadas de propulsão a foguete em uma tentativa de subir a bordo e sequestrar o navio. Uma vez que o ataque é bem sucedido e o navio sequestrado, eles navegam até a costa da Somália e em seguida exigem um resgate para a libertação da tripulação e da embarcação. Todos os navios que transitam pela região são aconselhados a tomar medidas de precaução adicionais. A tripulação de serviço deve estar atenta a pequenos botes suspeitos convergindo para a própria embarcação.

Somália

Devido ao Estado falho e fraco, incapaz de restabelecer a lei e ordem no país, desenvolveu-se um ambiente muito hostil contribuindo para o aumento de atividades ilegais em terra e no mar.

Apesar de tudo contribuir para a criminalização dos somalis, muitos ainda viviam da pesca, mas devido a ação das embarcações pesqueiras estrangeiras que foram, sem autorização, operar na região, os barcos de pesca Somalis, de fabricação artesanal sempre perdiam no confronto contra as embarcações forasteiras e foram abalroados e afundados. Outro motivo para a criminalização dos Somalis foi o Tsunami que ocorreu em 2004 e devastou vilas, bens que permitiam o sustento de muitos e inclusive as embarcações pesqueiras. A forma alternativa de sobrevivência encontrada foi o exercício da pirataria.

Piratas da Somália atacam agressivamente navios no leste, sul e norte da costa da Somália. Os ataques se espalharam e foram muito longe até ao largo do Quênia, ao largo da Tanzânia, ao largo das Seychelles e ao largo de Madagascar. Os piratas somalis são perigosos e estão preparados para disparar suas armas automáticas e granadas em navios, a fim de pará-los. Acredita-se que piratas estão usando "navios-mãe" para lançar ataques a uma distância muito grande da costa. Estes “navios mãe” são capazes de ir muito longe para fora do mar para lançar pequenos barcos ou botes para atacar e roubar navios de passageiros. Os ataques

estão ocorrendo a mais de 1000 milhas da costa da Somália (sentido oeste da Índia e sul da costa, no Oceano Índico). Ataques recentes mostram que os piratas estão atacando navios também perto da costa da Tanzânia, Quênia, Somália, Iêmen e Omã. O IMB em cooperação com o Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) aconselha que os navios não devam fazer chamadas regulares para os portos da Somália, devem manter o mais longe possível da costa da Somália, de preferência mais de 600 milhas náuticas da costa. Os navegantes são aconselhados a relatar todos os ataques e barcos suspeitos à Piracy Reporting Centre.

8.3– Américas do sul e central

Brasil - os registros demonstram a existência de três pontos focais na sua imensa costa que é superior a oito mil quilômetros. Do norte para o sudeste, a região dos Estreitos, unindo o rio Amazonas, já nas proximidades da sua foz, com o rio Pará, ao largo da Ilha de Marajó. Na região sudeste, os dois pontos focais. Um ao largo da Baía de Guanabara e mesmo dentro dela, no Rio de Janeiro, e o segundo ao largo e dentro do Porto de Santos, em São Paulo.

Peru – Callao: A maioria dos ataques ocorre com navios fundeados apesar da presença dos guardas de segurança.

8.4- Resto do mundo

Mar da Arábia – Tem-se visto pequenos barcos suspeitos. Em alguns casos barcos perseguindo navios com intenções desconhecidas. Acredita-se serem piratas somalis que estão estendendo suas áreas de ataque.

Oceano Índico (Oeste e Central) ao largo das Seychelles / largo de Madagascar – Tem-se visto supostos piratas somalis atacando e sequestrando navios nessas áreas. Os piratas usam navios de pesca/navios mãe para navegar longe da costa da Somália atacando navios de passageiros com intenção de sequestrá-los.

8.5 – Estatísticas:

A seguir serão mostrados através de mapas os ataques e tentativas de ataques por piratas no mundo nos últimos anos.

2005

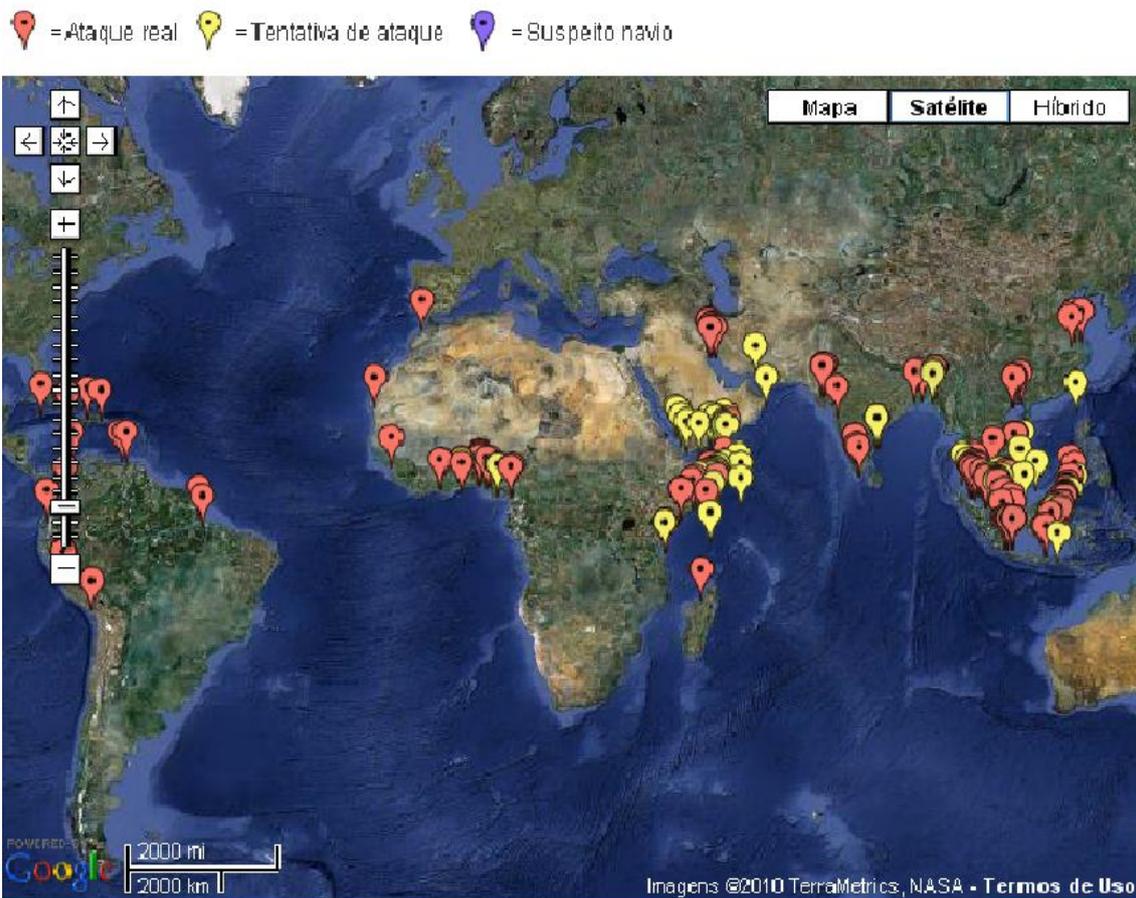


Figura 9: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2005)

Em 2005 tivemos algo em torno de 300 ataques piratas em todo o mundo.

2006



Figura 10: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2006)

2007

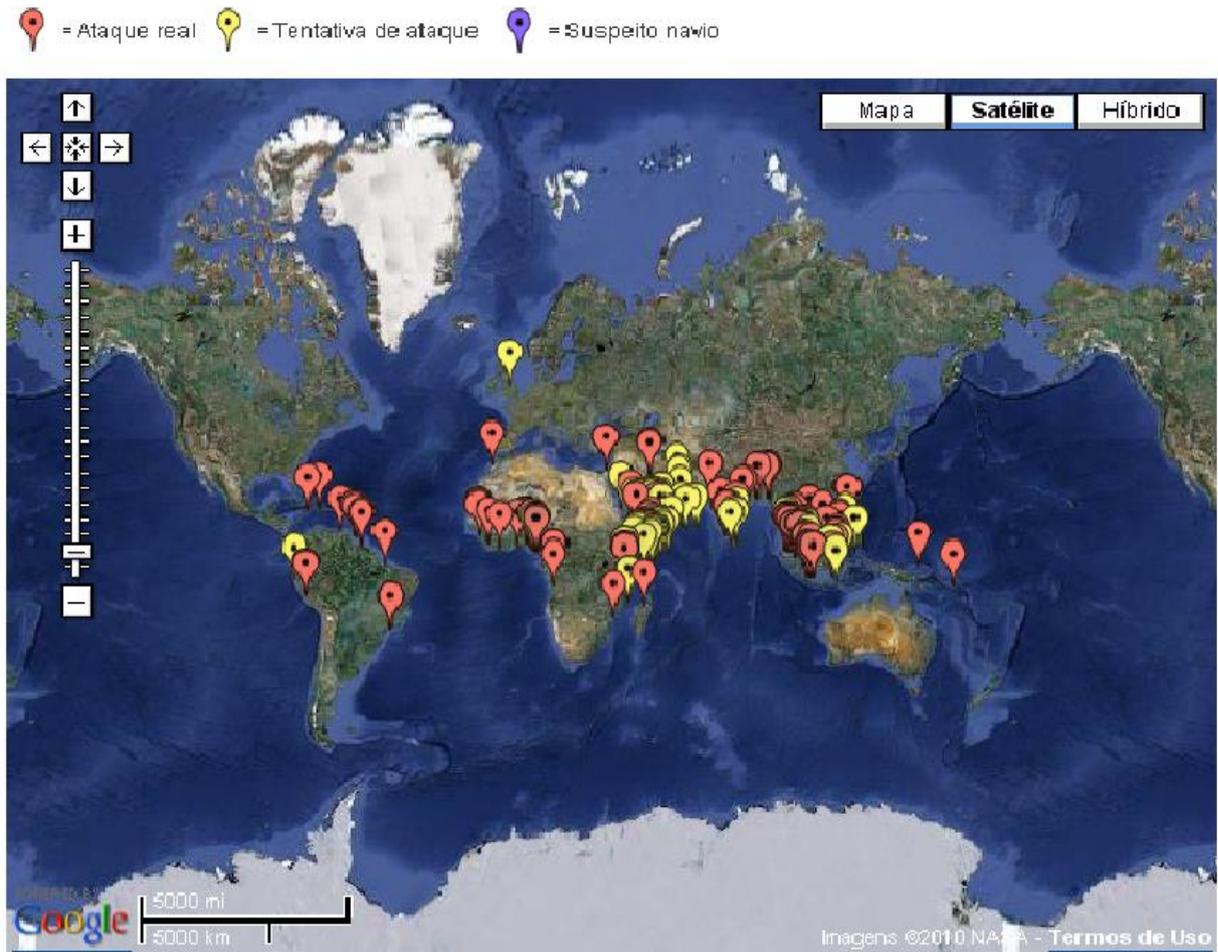


Figura 11: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2007)

O número de ataques em 2007 foi de 263 quase 10% a mais do que no ano anterior.

2008



Figura 12: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2008)

Em 2008 foram registrados em todo o mundo 293 ataques.

2009



Figura 13: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2009)

A pirataria marítima aumentou 39% em 2009, para 406 casos, o número mais elevado dos últimos seis anos, com a Somália a registrar mais de metade dos ataques.

2010

 = Ataque real  = Tentativa de ataque  = Suspeito navio



Figura 14: Mapas de ataques e tentativas de ataques por piratas. (Fonte: ICC – IMB, 2010)

Os ataques de piratas caíram quase 20% em todo o mundo no primeiro semestre deste ano, em comparação com o mesmo período do ano passado, segundo o IMB. No total global, o número de casos de pirataria registrados pelo órgão chegou a 196 de janeiro a junho, ante os 240 ocorridos nos primeiros seis meses do exercício anterior.

Houve uma diminuição de incidentes de pirataria e assaltos em 2011 em relação a 2010. Em 2011 foram registrados 439 incidentes, uma pequena diminuição em relação aos 445 de 2010. Em 2011 foram feitos reféns 802 membros de tripulação. Em 2010 foram

registrados 1.181 casos do mesmo incidente. Em 2011 haviam 45 navios sequestrados. Em 2010 foram sequestrados 113 navios e 105 relataram tentativas de ataques. O número de mortes de tripulantes permaneceu inalterado, 8 mortos².

No ano de 2012, segundo relatório do IMB atualizado até 30 de agosto deste ano, o número total de ataques no mundo é de 210, sendo 23 o número de sequestros. Somente na Somália, foram registrados 70 incidentes, sendo 13 deles sequestros, gerando um total de 212 reféns. Destes sequestros, continuam cativos na Somália 188 reféns e 11 navios³.

Vale ressaltar que tais dados fornecidos pelo IMB consideram também os delitos de roubo armado (armed robbery), que não são considerados atos de pirataria pelo Direito Internacional, visto que não se subsumem ao conceito previsto no art. 101 da CNUDM III, posto que consideram os atos praticados em áreas onde há a jurisdição de um Estado.

Conforme relatório da OTAN, a chance de sucesso dos atos de pirataria tem diminuído, graças ao constante patrulhamento das áreas críticas, de 44% em 2008 para 26% em 2009, 25% em 2010, e 16% em 2011⁴.

Quanto aos impactos da pirataria na economia, faz-se mister mencionar que a organização não-governamental Oceans Beyond Piracy (OBP) publicou um relatório sobre os gastos com o combate à pirataria, resultando no montante de US\$ 7 bilhões no ano de 2011, sendo o gasto com o pagamento de resgates aos piratas referente somente a 2% de tal quantia⁵.

NOTAS

¹ As suas raízes remontam a 1960, quando foi proposto que um grupo de tarefas Anti-Submarina da NATO fosse criada.

² Fonte: ICC – IMB. Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org/news/711-piracy-attacksin-east-and-west-africa-dominate-world-report>>.

³ Fonte: ICC – IMB. Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org/piracy-reportingcentre/piracynewsfigures>>.

⁴ Fonte: OTAN. Disponível em: <http://www.nato.int/cps/en/natolive/opinions_82646.htm>.

⁵ Somali Piracy's Impact on the Global Economy Nears \$7 Billion in 2011. 08/02/2012. Disponível em: <[http://www.safety4sea.com/page/9459/4/somali-piracy-simpact-on-the-global-economy-nears-\\$7-billion-in-2011-](http://www.safety4sea.com/page/9459/4/somali-piracy-simpact-on-the-global-economy-nears-$7-billion-in-2011-)>.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho procurou mostrar que a pirataria marítima é um problema cujas origens se perdem no tempo, sendo difícil precisar com riqueza de detalhes sua origem, mas ao mesmo tempo delimita os motivos que levaram ao seu início e desenvolvimento. Muitas vezes a atividade foi utilizada como um recurso por algumas nações, com a finalidade de impedir o avanço comercial de outras.

Atualmente os piratas são dotados de altos recursos tecnológicos, embarcações rápidas e grande poderio bélico e associado com o desinteresse de agências locais de policiamento, caracterizam o cerne do problema.

Diante dos dados estatísticos levantados pelo IMB e pela OBP, constata-se que a questão da pirataria é de vital importância para sociedade global, postos os prejuízos à segurança da navegação marítima, sendo responsável por incalculáveis danos à vida humana, à segurança do comércio internacional marítimo e à economia mundial.

Entretanto, a questão é muito mais complexa, visto que a repressão ostensiva à prática dos atos de pirataria apenas é o início, com resultados em curto prazo, do longo combate a esta conduta criminosa. Assim, após os ataques terroristas do 11 de setembro e a fim de impedir o avanço da pirataria em nossos mares, os organismos internacionais responsáveis pelo setor marítimo criaram diversas medidas de segurança para as embarcações – como a vigilância das embarcações e constante envio de informações às autoridades competentes – que estejam transitando em áreas perigosas. A ajuda humanitária promovida pelas citadas operações, dentre outras medidas, como reestruturação de governos, por exemplo, também podem ser a o caminho para a uma diminuição mais acentuada dos incidentes de pirataria no mundo, mas com resultados em longo prazo.

No entanto, as ações tomadas após o atentado vêm mostrando resultados relevantes, provando que se as recomendações e leis forem cumpridas, o índice de navios mercantes atacados e sequestrados tende a diminuir significativamente.

Concluimos, dessa forma, com a presente obra, que a pirataria trata-se de um crime que deve ser combatido continuamente, e não deve ser visto com descaso pelas autoridades e

órgãos competentes, porque para nós que em breve estaremos ocupando lugares no mar, precisamos mais do que ninguém de segurança para poder fazer da melhor maneira possível aquilo que nos foi designado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. AGBAKOBA, Edward G.. **The fight against piracy and armed robbery against ships**. IMO News N°4, 1997.
2. MAGALHÃES, Manuel Pinto de. A Marinha de comércio - Perspectivas de Evolução. Os Mares da Lusofonia. Disponível em: <http://www.mareslusofonia.net.2007>.
3. MURPHY, Martin N. Small boats, weak states, dirty money: Piracy and maritime terrorism in the modern world. New York: Columbia University Press, 2010.
4. MURPHY, Martin N. **Contemporary piracy and maritime terrorism**. London: The International Institute for Strategic Studies, 2007.
5. CAMINHA, Andreisa **HISTÓRIA PIRATA**. Texto obtido no endereço: <http://pt.shvoong.com/humanities/1802529-hist%C3%B3ria-pirata/> Acesso em: 20/05/2010.
6. CIVITA, VICTOR. Enciclopédia do Mar: **Os Piratas**, 2007.
7. GOTTSCHALK, Jack; FLANAGAN, Brian. Jolly Roger with an Uzi: the rize and the threat of modern piracy. Annapolis: Naval Institute Press,2000.
8. GUEDES, H. Portela. **A dura realidade da Pirataria marítima**. Revista da Armada n.º418. Abril/2008.
9. GUEDES, H. Portela. Pirataria marítima – uma ameaça em escala global. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, RJ, v.128, n. 10/12, out./dez. 2008.
10. REZEK, José Francisco. Direito Internacional Público: curso elementar. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2000.
11. PENNELL, C. R. **Bandits at sea: a pirates reader**. New York: New York University Press, 2001.
12. SPERANZA FILHO, Nelson. Monografia: PIRATARIA MARÍTIMA NA ATUALIDADE. FAGU:Faculdade no Guarujá.
http://www.uniesp.edu.br/guaruja/site/revista/revistaEdicao4Numero1/PDFs/artigo08_PiratariaMaritimaAtualidade.pdf
13. CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria marítima moderna: história, situação atual e desafios. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n. 14, 2009, p. 106. (monografia)

14. MINSTER, Christopher. Pirates, Privateers, Buccaneers and Corsairs (em inglês). Disponível em: <<http://latinamericanhistory.about.com/od/Pirates/a/Pirates-Privateers-Buccaneers-And-Corsairs.htm>>. Acesso em: 08 jul. 2012.
15. SILVA, R. P. Renato. Monografia: Cooperação Internacional no Combate à Pirataria na Costa da Somália. 2010. Relações Internacionais para a Universidade de Brasília.

http://bdm.bce.unb.br/bitstream/10483/1083/1/2010_RenatoPericinRodriguesSilva.pdf
16. Pearl, D., Dragonette, C., “*Worldwide Threat to Shipping Mariner Warning Information*”, Office of Naval Intelligence, 13 February 2008.
17. Ploch, L., Blanchard, C. M., O’Rourke, R., Mason, R. C., King, R., “*Piracy off the Horn of Africa*”, *Congressional Research Service*, 21 April 2009.
18. VENANCIO, Daiana Seabra. Os riscos da pirataria marítima aos investimentos no setor petrolífero africano e ao transporte marítimo internacional. In: Wagner Menezes. (Org.). *Direito Internacional em Expansão*. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2012. v. 1, p. 227-240.
19. MARCHESI, Bruno Horvath. **Pirataria marítima, um fenômeno histórico que afeta os Estados e suas relações**, São Paulo, FAAP, 2009, 95p.
20. LEBRE, Eduardo Antonio Temponi. O Direito Marítimo e os órgãos da autoridade marítima. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XII, n. 71, dez 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6992>
21. CARVALHAL, Carlos. Segurança Portuária em Foco. 2012. Disponível em: <http://segurancaportuariaemfoco.blogspot.com.br/2012_01_01_archive.html>
22. RIBEIRO, Fábio Pereira Cooperação Estratégica em Inteligência Formação da Defesa Regional: uma contribuição dos serviços de inteligência. Cadernos PROLAM/USP, ano 5, vol.I, 2006.

BIBLIOGRAFIA

<http://www.blogmercante.com/2010/09/a-pirataria-ontem-e-hoje/>

www.marinetraffic.com/ais/

www.shipais.com

www.mc.nato.int/

www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm