



**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**



**MARCELLA NUNES SILVA**



**EMPREGO DE SEGURANÇA PRIVADA ARMADA A BORDO DE NAVIOS  
MERCANTES NAVEGANDO EM ÁREA DE RISCO  
DE PIRATARIA E ROUBO ARMADO**

**RIO DE JANEIRO, RJ**

**2014**

**MARCELLA NUNES SILVA**

**EMPREGO DE SEGURANÇA PRIVADA ARMADA A BORDO DE NAVIOS  
MERCANTES NAVEGANDO EM ÁREA DE RISCO  
DE PIRATARIA E ROUBO ARMADO**

Monografia apresentada como requisito para a aprovação no curso de Aperfeiçoamento Para Oficial de Náutica, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

**PROFESSOR ORIENTADOR: MARCONI MOTA BRASIL**

**RIO DE JANEIRO, RJ**

**2014**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**

**CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA - APNT**

**AVALIAÇÃO**

---

PROFESSOR ORIENTADOR: Marconi Mota Brasil

NOTA: \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA:

---

Professor Marconi Mota Brasil

---

Professora Monique Mota

---

Professora Renata Fonseca

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: 13 DE OUTUBRO 2014

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**

**CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA - APNT**

**AVALIAÇÃO**

---

PROFESSOR ORIENTADOR: Marconi Mota Brasil

NOTA: \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA:

---

Professor

---

Professor

---

Professor

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: 13 DE OUTUBRO 2014

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Dedico esse trabalho, com muito carinho, a meus Avós Edila e Fernando, pelo amor que sempre recebi. E também, com muito respeito, a todos os navegantes que de alguma forma sofreram ameaça de Piratas.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço ao meu orientador, Marconi Mota Brasil, pela disponibilidade em me orientar e pelas várias ajudas para a conclusão deste trabalho.

Agradeço também aos Palestrantes, Professores do CIAGA e a Coordenadora do Curso, Professora Laís Raysa Lopes Ferreira, assim como a todos os funcionários, por todas as colaborações prestadas.

Aos meus pais, meu marido e todos meus familiares que sempre me apoiaram e me incentivaram em tudo na minha vida.

Agradeço em especial a minha irmã Fernanda que me ajudou muito na parte gráfica deste trabalho e também na apresentação.

“Nós somos o que fazemos repetidas vezes. Portanto, a excelência não é um ato, mas um hábito.”

Aristóteles

## RESUMO

O objetivo deste trabalho é fazer a análise da definição de pirataria marítima e suas consequências práticas, em especial no que refere à segurança da navegação. Será estudada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em conjunto com as demais Convenções, Códigos e equipamentos usados no combate à pirataria. Será divulgado um panorama estatístico dos custos e dos números de ataques mundiais. Após esta análise teórica, a proposta é sugerir uma mudança na legislação mundial para o uso de segurança armada em navios mercantes que navegam em áreas de risco de pirataria.

**Palavras-chave:** Pirataria Marítima; Direito do Mar; Segurança Privada Armada em navios mercantes.

## **ABSTRACT**

The aim of this work is analyze the maritime piracy definition and its practical consequences, especially in relation to safety of navigation. The United Nations Convention on the Law of the Sea will be studied in conjunction with other Conventions, Codes and equipment used to combat piracy. A statistical overview of the costs and numbers of world attacks will be disclosed. After this theoretical analysis, the proposal is to suggest a change in global legislation for the use of armed guards on merchant ships sailing in areas at risk of piracy.

**Keywords:** Maritime Piracy; Law of the Sea; Private Armed Security on merchant ships.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Incidente de pirataria e roubo armado no mundo em 2013 .....	11
Figura 2. Gráfico sobre a evolução do número de incidentes de pirataria e roubo armado contra navios no mundo .....	29
Figura 3. Tabela com o número de incidentes de pirataria nas zonas de risco africanas .....	30
Figura 4. Tipos de navios atacados por Piratas de Janeiro a Dezembro de 2013 .....	32
Figura 5. Tipos de violência cometidos por piratas contra a tripulação de Janeiro a Dezembro de 2009 a 2013 .....	34
Figura 6. Respostas de alguns países que responderam o questionário informando se a legislação interna permite utilizar guardas armados em navios que arvoreem a bandeira deste Estado .....	40
Figura 7. Respostas de alguns países que responderam o questionário informando se a legislação interna permite embarque ou desembarque de armas de fogo e munição pertencentes aos equipamentos das Companhias Privadas de Segurança Marítima em qualquer área localizada no mar territorial .....	41

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>A PIRATARIA MUNDIAL DOS MARES</b> .....	<b>12</b>
2.1	DEFINIÇÃO DE PIRATARIA E ROUBO ARMADO CONTRA EMBARCAÇÕES .....	12
2.2	LEGISLAÇÃO APLICADA À PIRATARIA E AO ROUBO ARMADO .....	14
2.3	ÁREAS MAIS AFETADAS E COMO OPERAM OS PIRATAS DA ATUALIDADE .....	17
<b>3</b>	<b>INICIATIVAS CONTRA A PIRATARIA</b> .....	<b>20</b>
3.1	SOLAS .....	20
3.2	UNCLOS .....	21
3.3	SUA CONVENTION .....	21
3.4	ISPS CODE .....	23
3.5	ReCAAP .....	25
3.6	CODIGO DE CONDUTA DE DJIBOUTI .....	25
3.7	ALGUNS EQUIPAMENTOS NO COMBATE A PIRATARIA .....	27
<b>4</b>	<b>CUSTOS E ESTATÍSTICA MUNDIAL DA PIRATARIA</b> .....	<b>29</b>
4.1	ESTATISTICA MUNDIAL .....	29
4.2	CUSTOS À ECONOMIA MUNDIAL .....	31
4.3	CUSTOS HUMANOS .....	33
<b>5</b>	<b>UTILIZAÇÃO DE SEGURANÇA PRIVADA ARMADA EM NAVIOS MERCANTES</b> .....	<b>37</b>
5.1	O PAPEL DA IMO PARA REGULAR A UTILIZAÇÃO DE SEGURANÇA PRIVADA .....	37
5.2	LEGISLAÇÕES NACIONAIS EM RELAÇÃO AO USO DE ARMAMENTO ...	39
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>43</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>46</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Desde a origem do desenvolvimento do comércio marítimo se ouve falar de pirataria. Talvez, um exemplo dos crimes mais antigos que acompanha a humanidade e aterroriza os marítimos até os dias de hoje.

Durante as Grandes Navegações, que foi chamada de Era do Ouro, os piratas e Estados que não tinham colônias cobiçavam as vastas riquezas que circulavam pelos oceanos. Com o advento da “descolonização” e o aumento da sofisticação das embarcações, cada vez mais rápidas e bem equipadas, começa o declínio dessa fase. (VENANCIO, 2012)

Com a ocorrência da Segunda Guerra Mundial e a posterior Guerra Fria houve um grande patrulhamento dos oceanos e o crime de pirataria foi quase considerado obsoleto. Porém, o sudeste asiático continuou apresentando vários números de incidentes. E o maior foco de ocorrência de atos de pirataria entre 1950 e 2005 passou a ser o Estreito de Málaca, principal passagem entre os oceanos Índico e Pacífico. (VENANCIO, 2012)

Após 2005, o grande foco passou a ser o Golfo de Áden e a costa da Somália, por se tratar de uma rota estratégica para o comércio mundial. Estima-se que cerca de 25 mil navios atravessem anualmente essa área, e o prejuízo com a pirataria é estimado em cerca de 8 a 12 bilhões de dólares por ano. (VENANCIO, 2012)

A pirataria atual está concentrada em três grandes regiões: o Golfo de Guiné, constituído pelos países: Costa de Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e Gabão, pelas ilhas: Bioko, Ano Bom, São Tomé e Príncipe e pelos rios: Níger, Volta e Congo; o entorno do Chifre da África que também pode ser chamado de Nordeste Africano e é constituído pelos países: Somália, Etiópia, Djibouti e Eritreia; e os mares do Sudeste Asiático. Esse fenômeno tem seu fundamento no aspecto econômico, porém trata-se de um fenômeno também fundamentado em questões sociais, jurídicas, políticas, financeiras, militares e até ambientais. E é necessário tomar medidas para se combater o crescimento deste crime.

Após tais considerações iniciais, cabe esclarecer que o objetivo deste trabalho é travar uma discursão sobre os meios para se combater a Pirataria, tal como o uso de segurança privada armada a bordo de navios mercantes que navegam em áreas de risco. O presente trabalho, que foi baseado no Método Cartesiano de pesquisa, esta estruturado em quatro partes. A segunda parte define pirataria e roubo armado, apresenta a legislação aplicada a esse crime e faz um panorama da pirataria atual. A terceira parte apresenta os códigos que estão em vigor e os principais equipamentos para o combate à pirataria. A quarta parte faz uma análise da estatística e custos da pirataria moderna. Por fim, a quinta parte discute a viabilidade do uso de segurança privada armada para proteção dos navios mercantes, diminuindo assim o índice de pirataria no mar.

Figura 1. Incidentes de pirataria e roubo armado contra navios no mundo



Fonte: ICC IMB (2014)

## 2 A PIRATARIA MUNDIAL DOS MARES

O termo “pirata”, do grego “peirate” e do latim “pirata”, significa literalmente “ladroão do mar”. Esse termo se referia às pessoas que saqueavam navios e cidades de forma autônoma, a procura de riquezas, além de sequestrar pessoas ricas e importantes a fim de usá-las como reféns. A pirataria moderna, por sua vez, apresenta pouca semelhança com os eventos do passado, pois passou por mudanças em seu padrão geográfico de ocorrência, finalidade e motivações; e passou a ser a atividade de ataque a navios para fins privados, de modo a capturar a carga, o navio, ou ambos (CAMINAS, 2009).

### 2.1 DEFINIÇÃO DE PIRATARIA E ROUBO ARMADO CONTRA EMBARCAÇÕES

De acordo com o Artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) de 1982, é definido crime de pirataria:

#### 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 dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

Essa mesma definição também é adotada pela IMO (*International Maritime Organization*)(2014).

Como não se pode definir como pirataria, atos cometidos em lugar submetido à jurisdição de algum Estado, a Resolução A. 1025(26) da IMO (2014) se refere a esses atos como Roubo Armado:

Roubo armado contra embarcação consiste em qualquer um dos atos a seguir:

- a) ato ilícito de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação ou de ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio, ou contra pessoas ou bens a bordo deste, dentro das águas interiores de um Estado, das águas arquipelágicas ou do mar territorial;
- b) qualquer ato de incitar ou ajudar intencionalmente a um ato descrito no parágrafo (a)(Tradução livre).

Sendo assim, é importante definir os conceitos e a extensão dos vários espaços marítimos:

- as águas interiores abrangem tanto as águas doces dos rios, lagos e poços existentes no território do país, como as águas marinhas situadas entre a costa e o marco de início do mar territorial;
- as águas arquipelágicas são aquelas compreendidas dentro de linhas retas que unam os pontos extremos das ilhas mais exteriores e dos recifes emergentes do arquipélago;
- o mar territorial estende-se a partir das linhas de base da costa até o limite que não ultrapasse de 12 milhas náuticas (uma milha náutica equivalente a 1.852 metros ou 6.080 pés de acordo com a Regra 2 do Capítulo I da Convenção SOLAS);
- a zona econômica exclusiva é a área marítima situada entre o mar territorial e o limite que se estende por 200 milhas a partir da linha de base e pode chegar até 350 milhas de acordo com o Artigo 76 da UNCLOS;
- o alto mar compreende todas as partes marinhas não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem as águas arquipelágicas de um Estado Arquipélago.

A rigor, a jurisdição é exercida somente no mar territorial e águas interiores, onde o Estado atua na plenitude do uso de seus poderes. Na zona econômica exclusiva há somente o monopólio da exploração de recursos naturais, quer sejam de natureza animal (pesca), quer sejam de natureza mineral (por exemplo, o petróleo) (SPERANZA FILHO, 2013). Portanto, a soberania na zona econômica exclusiva é relativa (CANINAS, 2009).

Essas definições nos mostram que para configurar o ato de pirataria os crimes têm que ser cometido em alto mar ou em lugar onde não haja a jurisdição de um Estado. Os demais crimes cometidos dentro de lugares onde haja a jurisdição de um Estado será tratado como Roubo Armado.

## 2.2 LEGISLAÇÃO APLICADA À PIRATARIA E AO ROUBO ARMADO

Por se tratar de um crime de jurisdição internacional, como previsto desde 1958 no art. 14 da Convenção de Genebra para o Alto Mar, a análise da definição de Pirataria e Roubo Armado permite também perceber três requisitos para que se possa compreender o crime de Pirataria no 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 (critério geográfico). O segundo é a necessária participação de pelo menos duas embarcações ou aeronaves para que se configure o ato ilícito de violência, retenção ou depredação (objetivo). O último requisito é que o ataque pirata à embarcação necessariamente visa obter uma vantagem patrimonial (finalidade). (VENANCIO, 2012). Esse último, por sua vez, diferencia pirataria de terrorismo, que tem finalidades meramente políticas.

A pirataria atual atende aos dois dos principais requisitos: a utilização de duas embarcações e a finalidade privada, mas, nem sempre acontecem em alto mar e isso cria vários problemas para se perseguir e punir dos piratas, uma vez que somente é possível exercer a jurisdição universal sobre eles no alto mar, e muitos piratas buscam refúgio no mar territorial de Estados que não têm condições de promover o patrulhamento (VENANCIO, 2012).

O dever de cooperar na repressão a Pirataria cabe a todos os Estados, de acordo com o Artigo 100 da UNCLOS:

### ARTIGO 100 - Dever de cooperar na repressão da pirataria

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

Isso implica que os crimes cometidos dentro de um território nacional, são, obviamente, de competência do Estado em cujo território ocorreram os crimes.

Os navios de guerra e aqueles a serviço do Estado gozam de imunidade da jurisdição penal nacional do Estado onde estão navegando e apenas se sujeitam às leis do Estado de pavilhão, onde quer que estejam, conforme pode ser visto nos Artigos 27, 91, 95 e 96 da UNCLOS. (VENANCIO, 2012)

O Artigo 105 da UNCLOS define o apresamento de um navio ou aeronave pirata:

ARTIGO 105 - Apresamento de um navio ou aeronave pirata

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

O Artigo 107 estabelece que o apresamento só pode ser feito por navios de guerra ou aeronaves militares:

ARTIGO 107 – Navios e aeronaves autorizados a efetuar apresamento por motivo de pirataria

Só podem efetuar apresamento por motivo de pirataria os navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um Governo e estejam para tanto autorizados.

E esse apresamento deve ser responsabilizado caso seja equivocado, como mostra o Artigo 106:

ARTIGO 106 – Responsabilidade sobre o apresamento sem motivo suficiente

Quando um navio ou aeronave for apresado por suspeita de pirataria, sem motivo suficiente, o Estado que o apresou será responsável perante o Estado de nacionalidade do navio ou aeronave, por qualquer perda ou dano causado por esse apresamento.

Com relação ao direito de perseguição, podemos ver no Artigo 111, que as condições são bastante restritas para o exercício deste direito, porque somente é possível iniciar a perseguição quando o navio estiver nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contínua do Estado perseguidor e cessa no momento em que o navio perseguido entre no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado, quando está sendo perseguido por navio de outro Estado.

#### ARTIGO 111 – Direito de Perseguição

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

3. O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entre no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado. (...)

8. Quando um navio for parado ou apresado fora do mar territorial em circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição, deve ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido em consequência disso.

Diante deste quadro normativo da UNCLOS, pode-se constatar que o combate ao crime de pirataria fica prejudicado devido à ausência de tipificação do crime de pirataria na legislação interna em diversos países signatários. Isso ficou evidente no *Press Release SC/10164* do Conselho de Segurança da ONU de janeiro de 2011, em que o assessor especial do Secretário-Geral sobre questões jurídicas relativas à pirataria na costa da Somália alertou para o fato de que 90% dos piratas capturados tiveram que ser liberados porque as jurisdições não estavam preparadas para processá-los naquele país. E uma das propostas de solução apontadas pelo Conselho de Segurança da ONU e pela IMO para amenizar esse problema foi encorajar que os países da região incluíssem o tipo de pirataria em suas legislações internas. (VENANCIO, 2012)

### 2.3 ÁREAS MAIS AFETADAS E COMO OPERAM OS PIRATAS DA ATUALIDADE

Da Antiguidade à Idade Moderna, a pirataria se baseava em pilhagem de cidades e roubo de carga de navios atracados e fundeados, e como já foi visto, esses atos muitas vezes não se encaixam na definição de pirataria para a UNCLOS. (VENANCIO, 2012)

Na atualidade o cenário é outro. Os Piratas atacam todas as embarcações como os grandes navios estrangeiros, grandes petroleiros, pequenos navios de cargas até iates e embarcações menores. E para libertar a tripulação e devolver bens, eles exigem resgates. Em geral fazem parte das quadrilhas três tipos de indivíduos: aqueles que são responsáveis por rastrear mensagens para localizar alvos e manter distância de navios militares; outros que lideram as operações, conduzindo rebocadores e lanchas até os cenários de ataque; e por fim veteranos de guerra que formam a força de ataque aos navios. São verdadeiras quadrilhas e não mais apenas piratas de pequena expressão. (VENANCIO, 2012)

Como já foram mencionadas, as três grandes regiões da pirataria marítima atual são: o Golfo de Guiné, constituído pelos países: Costa de Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e Gabão, pelas ilhas: Bioko, Ano Bom, São Tomé e Príncipe e pelos rios: Níger, Volta e Congo; o entorno do Chifre da África que também pode ser chamado de Nordeste Africano e é constituído pelos países: Somália, Etiópia, Djibouti e Eritreia; e os mares do Sudeste Asiático. E cada uma tem suas particularidades.

No Chifre da África, a pirataria se caracteriza pelo sequestro de embarcações que somente são liberadas mediante o pagamento de resgate. Nesta região, os ataques não se restringem mais à costa da Somália. Com a utilização de navios-mãe, que são navios que foram sequestrados e não foram devolvidos e servem de base para ataques em alto mar, o âmbito de atuação dos piratas somalis aumentou ao ponto de tornar área de alto risco toda a parte oeste do Oceano Índico. Entre os 439 ataques promovidos por piratas no mundo ao longo de 2011, mais da metade foram atribuídos aos piratas da Somália que operam no Golfo de Áden, no Mar Vermelho, no Mar Árábico, no Oceano Índico, e na costa de Omã. O sequestro do MV Sirius

Star, uma embarcação com capacidade de transportar 2.2 milhões de barris de óleo cru, classificada como um *Very Large Crude Carrier* (VLCC), em novembro de 2008, chamou a atenção para o problema que a pirataria somali causa à circulação de petróleo por via marítima. No momento do ataque o navio estava carregando o equivalente a 2 milhões de barris de óleo cru, o que corresponde a mais de um quarto da produção diária da Arábia Saudita; e tinha como destino os Estados Unidos. O valor do resgate pago foi aproximadamente US\$ 3 milhões e os 25 tripulantes foram libertados em segurança. Depois do MV Sirius Star, ocorreram outros 12 incidentes envolvendo navios que transportavam óleo cru e/ou demais derivados de petróleo, entre os anos de 2009 e 2011. A embarcação Maran Centaurus carregava 270.000 metros cúbicos de óleo cru quando foi sequestrada em dezembro de 2009. Chama a atenção progressivo aumento do valor dos resgates: para liberar o petroleiro sul-coreano Samho Dream que transportava petróleo do Iraque para os EUA foram pagos cerca de US\$ 9.5 milhões, em novembro de 2010, um valor três vezes maior do que o resgate pago para o MV Sirius Star. Após o ataque ao navio Irene SL, em fevereiro de 2011, a INTERTANKO se manifestou sobre a gravidade potencial do sequestro, ao esclarecer que a carga desta embarcação representava quase 20% do total das importações diárias dos EUA: são 12% de todo o petróleo que sai do Oriente Médio todos os dias, e 5% do suprimento diário mundial transportado por via marítima. O petroleiro Irene saía dos Emirados Árabes com destino aos EUA carregando 2 milhões de barris, no valor estimado de US\$ 200 milhões. A liberação do navio ocorreu dois meses depois do ataque e após o pagamento do resgate, que foi estimado em 13,5 milhões de dólares, o maior valor já divulgado até hoje. (VENANCIO, 2012)

No Golfo da Guiné os ataques são violentos e combinam o sequestro de navios com o roubo do petróleo transportado, por existir uma grande facilidade de vender o produto. É preocupante essa característica de roubar o petróleo de dentro do navio porque, além de ser uma exclusividade desta área, há um sensível aumento no risco de causar desastres ambientais. A Nigéria, por exemplo, tem problemas relacionados ao abastecimento com óleo ilegal (*oil bunkering*) e isso se tornou um eufemismo para roubo de petróleo, vandalização de oleodutos e o *oil terrorism* que inclui atos como a explosão de oleodutos, instalações e plataformas com explosivos, entre outras ações que prejudicam a exploração e a distribuição de petróleo bruto e

derivados. Esses fatores tornam arriscado o escoamento da produção local para outros países por via marítima. (VENANCIO, 2012)

Já no Sudeste Asiático, na atualidade, a maior parte dos incidentes não se encaixa na definição de pirataria, porque envolve furtos e roubos de carga de navios ancorados, ou seja, são considerados Roubo Armado.

### 3 INICIATIVAS CONTRA A PIRATARIA

Estabelecida por intermédio de uma Convenção da ONU, em Genebra, no dia 17 de março de 1948, a IMO reuniu-se pela primeira vez em janeiro de 1959. Atualmente tem 169 Estados membros e tem sede no Reino Unido. A IMO é uma agência da ONU responsável por medidas para melhorar a segurança do transporte marítimo internacional e prevenir a poluição marítima causada pelos navios. Tem competência em matéria jurídica, e tem um papel importante no que toca ao combate à pirataria marítima.

A IMO trabalha junto aos governos-membros e à indústria marítima para reprimir a pirataria e roubo armado contra navios, e tem demonstrado um sucesso considerável, particularmente na região do Pacífico Asiático. Mais recentemente, a Organização tem concentrado esforços em trabalhar em colaboração para combater a pirataria em águas impactadas pela pirataria baseada na Somália.

#### 3.1 SOLAS

Criada entre 1974 e 1988 pela IMO e considerada a mais importante Convenção para a segurança de navios mercantes em viagens internacionais, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Safety of Life at Sea Convention*) tem por propósito, entre outros, estabelecer a dotação de equipamentos de segurança e proteção para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados. Também promover a cooperação internacional entre os Estados na formulação e adoção de medidas eficientes e práticas para a prevenção de todos os atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima e para o julgamento e punição de seus perpetradores (CANINAS, 2009).

As principais alterações realizadas pelo SOLAS incluem:

- Sistema de Identificação Automática (AIS);
- Números identificadores;
- Poder aos Estados para realizar inspeções, controle, retardar/impedir ou expulsar navios;

- Registro contínuo de navios;
- Sistema de alerta navio-seguro;
- Inclusão do código ISPS.

### 3.2 UNCLOS

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*United Nations Conventions on the Law of the Sea*) criada em 1982 na Jamaica, estabelece os princípios fundamentais que regem as liberdades e obrigações no alto mar. Como já foi visto, em sua parte VII (Artigos 100 a 107), a Convenção foca as medidas de segurança para combate a pirataria.

### 3.3 SUA CONVENTION

Concluída em Roma, em 1988 a Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*) também conhecida como “SUA Convention”, entrou em vigor no Brasil com a promulgação do Decreto 6.136 de 2007 (VENANCIO, 2012).

O texto da Convenção se refere a qualquer ato ilícito contra a navegação, não especificamente pirataria, e de acordo com o Artigo 3º, a Convenção se aplica a repressão à pirataria como no caso de sequestro sem roubo da carga (VENANCIO, 2012).

#### ARTIGO 3º

1. Qualquer pessoa comete delito se, ilícita e intencionalmente:
  - (a) sequestrar ou exercer controle sobre um navio, pela força ou ameaça de força ou por qualquer outra forma de intimidação; ou
  - (b) praticar ato de violência contra pessoa a bordo de um navio, se esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou
  - (c) destruir um navio ou causar dano a um navio ou à sua carga e esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou
  - (d) colocar ou mandar colocar em um navio, por qualquer meio, dispositivo ou substância capaz de destruí-lo ou causar dano a esse navio ou à sua carga, e esse ato puser em perigo ou for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

- (e) destruir ou danificar seriamente instalações de navegação marítima ou interferir seriamente em seu funcionamento, se qualquer desses atos for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio; ou
- (f) fornecer informações que sabe serem falsas, dessa forma pondo em perigo a navegação segura de um navio; ou
- (g) ferir ou matar qualquer pessoa, em conexão com a prática ou tentativa de prática de qualquer dos delitos previstos nas letras (a) a (f).

2. Qualquer pessoa também comete delito se:

- (a) tentar cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1; ou
- (b) ajudar na prática de qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, cometido por qualquer pessoa, ou for, de outra forma, cúmplice de pessoa que cometa tal delito; ou
- (c) ameaçar, com ou sem condição, conforme disposto na lei nacional, com o objetivo de compelir pessoa física ou jurídica a praticar ou deixar de praticar qualquer ato, cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, letras (b), (c) e (e), se essa ameaça for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio em questão.

Como previsto nos termos do Artigo 6º, a Convenção obriga o país signatário a tomar as medidas cabíveis diante da ocorrência de alguma das hipóteses que envolvam: (i) navio de bandeira do Estado, (ii) um nacional ou (iii) ocorra dentro do território (VENANCIO, 2012).

#### ARTIGO 6º

1. Cada Estado-Parte tomará as medidas que se fizerem necessárias para estabelecer sua jurisdição sobre os delitos previstos no Artigo 3º, quando forem cometidos:

- (a) contra ou a bordo de navio que arvore a bandeira do Estado na ocasião em que o delito for cometido; ou
- (b) no território desse Estado, inclusive seu mar territorial; ou
- (c) por um nacional desse Estado.

2. O Estado-Parte também pode estabelecer sua jurisdição sobre qualquer desses delitos quando:

- (a) for cometido por pessoa apátrida cuja residência habitual seja nesse Estado; ou
- (b) durante sua prática, um nacional desse Estado for sequestrado, ameaçado, ferido ou morto, ou
- (c) for cometido em uma tentativa de compelir esse Estado a praticar ou deixar de praticar qualquer ato.

Na primeira parte deste artigo o Estado signatário se obriga de adaptar sua legislação para punir os atos ilícitos descritos. E na segunda parte prevê o exercício da jurisdição penal em situações nas quais seria possível vislumbrar uma lacuna quanto à competência para reprimir o autor do ato ilícito.

Mesmo sendo mais detalhada que a UNCLOS a Convenção não faz distinção entre atos de pirataria, que têm finalidade privada e os atos de terrorismo, que têm um objetivo político. E permanecem não resolvidos todos os problemas de competência para perseguir e julgar os piratas, porque os atos praticados fora do mar territorial serão tratados como pirataria (VENANCIO, 2012).

A Somália não é signatária da Convenção, e, mesmo se o fosse, a condição de Estado falido impossibilita a fiscalização do mar territorial e repressão dos atos de pirataria (VENANCIO, 2012).

### 3.4 ISPS CODE

Criado pela IMO em resposta aos ataques de 11 de setembro aos Estados Unidos e que implementado em 2002, o ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) visa implementar medidas de segurança para prevenir a ocorrência de ações ilícitas contra navios e instalações portuárias ou a utilização dessas instalações e/ou navios para a prática de atos terroristas.

O Código ISPS é implementado através do capítulo XI-2 "medidas especiais para reforçar a segurança marítima" na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e tem duas partes, uma obrigatória e uma recomendatória (IMO, 2014).

De acordo com o ISPS Code (2014):

Os objetivos deste Código são:

- estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;
- estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuárias e de navegação a nível nacional e internacional a fim de garantir a proteção marítima;
- garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas à proteção;
- prover uma metodologia para avaliações de proteção de modo a traçar planos e procedimentos para responder a alterações nos níveis de proteção; e

- garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam implementadas.

A fim de atingir seus objetivos, este Código incorpora uma série de requisitos funcionais. Estes incluem, mas não se limitam a:

- coletar e avaliar informações referentes a ameaças de proteção e troca de tais informações com os Governos Contratantes apropriados;
- requerer a manutenção de protocolos de comunicação para navios e instalações portuárias;
- prevenir o acesso não autorizado a navios, instalações portuárias e suas áreas restritas;
- prevenir a introdução de armas não autorizadas, dispositivos incendiários ou explosivos em navios ou instalações portuárias;
- prover meios de acionar um alarme como reação a ameaças ou incidentes de proteção;
- requerer a elaboração de planos de proteção para navios e instalações portuárias com base em avaliações de proteção; e
- requerer treinamento e exercícios para garantir a familiaridade com os planos e procedimentos de proteção.

O objetivo geral do Código é fornecer uma estrutura padronizada e consistente de avaliação de risco, permitindo aos governos para compensar as mudanças de ameaças com mudanças na vulnerabilidade de navios e instalações portuárias através da determinação de níveis de segurança adequados e medidas de segurança correspondentes (IMO, 2014).

O ISPS Code prevê três níveis de proteção, que devem ser implementados para uso internacional, sendo aplicáveis a navios e instalações portuárias, em um determinado período (SIMIONI, 2011).

De acordo com o Código (ISPS Code, 2014), esses são:

- Nível 1 de proteção significa o nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo.
- Nível 2 de proteção significa o nível para o qual medidas adicionais adequadas de proteção deverão ser mantidas por um período de tempo como resultado de um risco mais elevado de um incidente de proteção.
- Nível 3 de proteção significa o nível para o qual medidas adicionais específicas de proteção deverão ser mantidas por um período limitado de tempo quando um incidente de proteção for provável ou iminente, embora possa não ser possível identificar o alvo específico.

Para se atingir esses objetivos devem ser designados oficiais apropriados / pessoal em cada navio, em cada instalação portuária e em cada companhia de navegação para preparar e pôr em prática os Planos de Segurança.

### 3.5 ReCAAP

Assinado em novembro de 2004 por 16 países da Ásia, o ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships*) foi criado pela IMO para combate à pirataria no Estreito de Málaca e na região da Indonésia. Esta experiência foi bem sucedida, considerando que os incidentes na região reduziram significativamente. Em 2000 foram registrados mais de 100 casos, entre tentativas e ataques efetivados; enquanto em 2005, esse número caiu para 40 incidentes.

### 3.6 CODIGO DE CONDUCTA DE DJIBOUTI

Criado em janeiro de 2009 em Djibouti, o Código de Conduta relativo à Repressão a Pirataria e do Roubo Armado contra Navios (*Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ship*), mas conhecido como Código de Djibouti, tem como objetivo combater a pirataria na costa leste da África (Oceano Índico Ocidental e Golfo de Áden). Representantes de 17 Estados se reuniram num encontro promovido pela IMO para adotarem esse Código que hoje em dia conta com 20 países signatários, de acordo com a IMO: Comores, Djibouti, Egito, Eritreia, Etiópia, Jordânia, Quênia, Madagascar, Maldivas, Maurícias, Moçambique, Omã, Arábia Saudita, Seychelles, Somália, África do Sul, Sudão, Emirados Árabes Unidos, Tanzânia e Iêmen (IMO, 2014).

Como mecanismos para combater a pirataria, o Código traz: a criação de um fundo para o combate a pirataria na região; o comprometimento dos Estados signatários a prever o tipo penal de pirataria nas respectivas legislações nacionais para que não haja obstáculos ao exercício da competência universal de combate à pirataria; e alterações relevantes no âmbito regional no que tange ao exercício do direito de perseguição (VENANCIO, 2012).

Em seu primeiro artigo, o Código de Conduta traz a definição de pirataria idêntica ao artigo 101 da UNCLOS e a definição de roubo armado estabelecida pela IMO para os atos ocorridos no mar territorial e águas interiores (VENANCIO, 2012).

O segundo artigo trata do propósito e do escopo do Código, onde os Estados participantes se comprometem: a cooperar para a repressão à pirataria e ao roubo armado através do compartilhamento de informações relevantes; a interditar navios ou aeronaves suspeitos de perpetrarem pirataria e roubo armado; a garantir que as pessoas envolvidas na prática desses delitos sejam presas, processadas e julgadas; e, finalmente, a facilitar o repatriamento de pessoas vítimas desses atos. Existe uma restrição à aplicação do documento ao Oceano Índico Ocidental e ao Golfo de Áden no inciso 2 (VENANCIO, 2012).

No quarto artigo foram estabelecidas alterações relevantes no âmbito regional no que tange ao exercício do direito de perseguição e os itens 4 e 5 preveem a possibilidade de qualquer Estado signatário de capturar piratas em qualquer área que esteja fora do mar territorial de outros países, e, ainda, se houver suspeita de embarcação pirata dentro do mar territorial de outro Estado signatário, a perseguição pode continuar mediante autorização do Estado em cujo mar territorial a embarcação pirata se encontra (VENANCIO, 2012).

#### ARTIGO 4 - Medidas de Repressão a Pirataria (...)

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

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

No item 4 o Código deixa claro que a única área efetivamente sob jurisdição de um Estado é o mar territorial e que não há qualquer restrição à possibilidade de capturar embarcações piratas na zona contígua e na zona econômica exclusiva.

No item 5 o direito de perseguição teve o seu exercício bastante ampliado, podendo efetuar a captura de um navio pirata dentro do mar territorial de outro Estado participante, mediante autorização expressa deste. Essas possibilidades são

diametralmente opostas ao que está previsto na UNCLOS, mas, sob o consentimento e incentivo da ONU.

### 3.7 ALGUNS EQUIPAMENTOS NO COMBATE A PIRATARIA

De acordo com SIMIONI (2011, p. 191), os principais sistemas de segurança empregados atualmente para apoiar as medidas de segurança e vigilância de navios e portos são:

- *Automated Notice to Mariners System (ANMS)*: Este sistema provê informações aos navegantes sobre a segurança da navegação (similar ao “aviso aos navegantes”). No que concerne ao terrorismo marítimo e à pirataria, o sistema informa os principais incidentes e áreas de risco à navegação contra possíveis ameaças.
- *Long Range Acoustic Device (LRAD)*: Equipamento acústico que emite feixe sonoro a uma distância de até 3.000m. Porém, a curtas distâncias, poderá ser empregado como arma não letal, em face da potência do equipamento.
- *Ship Loc*: Consiste em um sistema de localização de navios por satélite privativo. Possui sistema de alarme que avisa aos proprietários do navio e autoridades competentes sobre a invasão, ataque, sequestro, etc., sem poder ser identificado por qualquer pessoa que tenha invadido o navio ou por outros navios na área.
- *Secure-Ship*: Consiste em uma cerca elétrica, não letal, instalada no costado do navio a fim de evitar que piratas ou terroristas subam a bordo.
- *Unmanned Aerial Vehicle (UAV)*: Veículos aéreos não tripulados que poderão ser empregados para realizar a vigilância de uma determinada área marítima.
- *Automatic Identification System (AIS)*: Este sistema provê informações entre navios, portos, armadores, etc. com informações, em tempo real, sobre a identificação do navio, velocidade, posição, detalhes sobre a carga e local de destino.

Criado pela SOLAS (aplicado a todos os navios construídos a partir de 1º de julho de 2002 e navios engajados em viagens internacionais de acordo com as seguintes

datas: navios de passageiros, até 1º julho de 2003, navios-tanque até a primeira vistoria de segurança; os demais navios acima de 50.000 toneladas brutas até 1º de julho de 2004), o AIS pretende também auxiliar os oficiais de serviço dos navios, principalmente para evitar abalroamento no mar, e permitir que as autoridades marítimas acompanhem o movimento dos navios por trabalhar integrando um transceptor de VHF padrão com um sistema de navegação eletrônica como o LORAN- C (*L*ong *R*ange *N*avigation versão C) ou o Sistema de Posicionamento Global (GPS) além de outros sensores dos navios como agulhas giroscópicas, indicador de *rate* de guinada, etc. Isso se torna perigoso porque qualquer pessoa de posse deste equipamento teria acesso a uma série de informações sobre o tráfego mercante da área, bastando que um pirata tivesse um destes receptores, para que pudesse “escolher” a presa que mais lhe agradasse, tendo, inclusive, dados como posição, velocidade, nome do navio e carga, tornando o movimento dos navios públicos demais (CANINAS, 2009).

Há também, pelo menos dezesseis empresas, com a MarineTraffic.com e a ShipAIS.com que vinculam dados pela internet como o posicionamento e o tipo de carga de navio a redor do mundo (CANINAS, 2009).

Em novembro de 2003 foi aprovada pela IMO a Resolução A 956 (23) sobre alteração das orientações para a utilização operacional a bordo de sistemas de identificação automática de bordo (AIS) e a Resolução A.917 (22), que permite que donos de navios desligar o AIS em áreas específicas onde ameaça de ataque por piratas ou terroristas são iminentes (IMO, 2014).

Na sua 79ª sessão, em dezembro de 2004, a IMO solicitou aos estados-membros que desencorajassem a exibição pública das informações do AIS, determinação ainda sem nenhum efeito prático. E o governo de alguns países alertam os comandantes 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 (CANINAS, 2009).

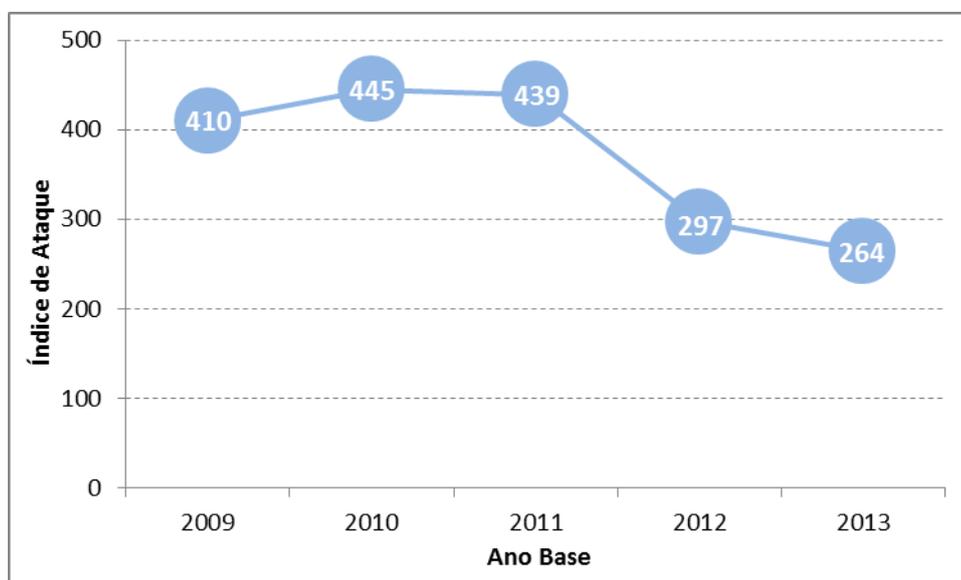
## 4 CUSTOS E ESTATISTICA MUNDIAL DA PIRATARIA

Mais de 80% do volume de comércio mundial é realizado através do modal aquaviário. Com isso o fenômeno da pirataria marítima é de grande interesse da sociedade global (UNCTAD, 2011).

### 4.1 ESTATISTICA MUNDIAL

Podemos perceber, com base no relatório anual do ano de 2013 da Câmara do Comércio Internacional do Escritório Marítimo Internacional IMB ICC (*International Maritime Bureau of International Chamber of Commerce*), outro órgão como a IMO que desenvolveu orientações detalhadas e recomendações para o governo e os navios comerciais que procuram prevenir, impedir e responder a ataques piratas, que os incidentes de pirataria e roubo armado no mundo vem caindo com o passar dos anos:

Figura 2. Gráfico sobre a evolução do número de incidentes de pirataria e roubo armado contra navios no mundo



Fonte: IMB ICC (2014)

Essa estatística inclui os delitos praticados dentro de áreas sujeitas à jurisdição de um Estado, ou seja, os chamados roubos armados contra navios.

Para um estudo mais detalhado, vamos analisar os incidentes ocorridos no Oeste da África e Nordeste da África, como mostra o relatório da IMB:

Figura 3. Tabela com o número de incidentes de pirataria nas zonas de risco africanas

<b>INCIDENTES DE PIRATARIA NAS ZONAS DE RISCO AFRICANAS</b>							
<b>ANO</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	
<b>OESTE DA ÁFRICA</b>	COSTA DO MARFIM	3	2	4	1	5	4
	GANÁ	7	3	0	2	2	1
	TOGO	1	2	0	6	15	7
	BENIN	0	1	0	20	2	0
	NIGÉRIA	40	29	19	10	27	31
	CAMARÕES	2	3	5	0	0	0
	GUINÉ EQUATORIAL	1	5	6	5	3	1
	GABÃO	0	0	0	0	0	2
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>54</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>44</b>	<b>54</b>	<b>46</b>
<b>NORDESTE DA ÁFRICA</b>	SOMÁLIA	19	80	139	160	49	7
	GOLFO DE ÁDEN	92	117	53	37	13	6
	MAR VERMELHO	0	15	25	39	13	2
	MAR ARÁBICO	0	1	2	0	0	0
	OCEANO ÍNDICO	0	1	0	0	0	0
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>111</b>	<b>214</b>	<b>219</b>	<b>236</b>	<b>75</b>	<b>15</b>
<b>TOTAL</b>	<b>165</b>	<b>259</b>	<b>253</b>	<b>280</b>	<b>129</b>	<b>61</b>	

Fonte: IMB ICC (2014)

Podemos concluir que os índices de ataques se mantiveram estáveis no Oeste da África, sendo a costa da Nigéria a maior responsável por essa estatística.

Já no Nordeste da África, os índices são bem maiores. Isso nos leva a ver que os índices vêm caindo com o passar dos anos e os maiores responsáveis por essa estatística são: Somália, Golfo de Áden e o Mar Vermelho.

A queda dos incidentes de pirataria nas áreas críticas Africanas se deu de 2011 (280 ataques) para 2012 (129 ataques) e se manteve em 2013 (61 ataques).

#### 4.2 CUSTOS À ECONOMIA MUNDIAL

De acordo com o relatório da organização não-governamental OBP (*Oceans Beyond Piracy*) sobre os gastos com o combate a pirataria.

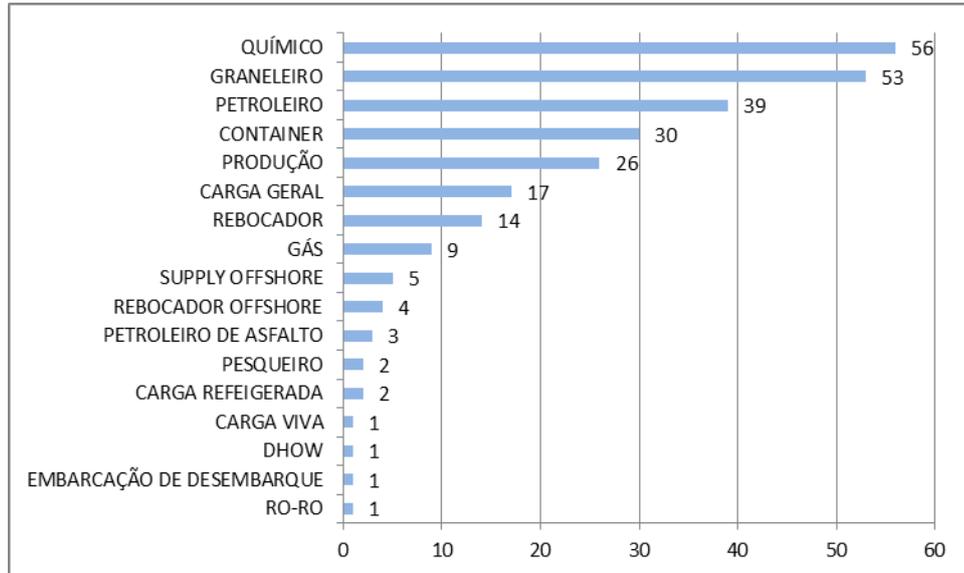
Oceans Beyond Piracy divulgou um relatório que levanta preocupações sobre o custo da pirataria da Somália para a economia mundial. Aproximadamente 80% de todos os custos são suportados pela indústria naval, enquanto os governos são responsáveis por 20% das despesas associadas contra ataques de piratas. O relatório estima que o custo econômico da pirataria em 2011 foi entre US\$ 6,6 e US\$ 6,9 bilhões. A repartição dos custos mais notáveis inclui US\$ 2,7 bilhões em custos de combustível associados com velocidades maiores de navios que transitam por áreas de alto risco, US\$ 1,3 bilhões para as operações militares, e US\$ 1,1 bilhões para o equipamento de segurança e guardas armados. Além disso, US\$ 635 milhões são atribuídos aos seguros, US\$ 486 a US\$ 680 milhões são gastos em re-roteamento de embarcações ao longo da costa ocidental da Índia, e US\$ 195 milhões é o custo estimado com os adicionais de horas extras e de risco para os marítimos.

A grande maioria (99%) dos bilhões gastos está ligada a custos recorrentes associados à proteção de navios - os custos que devem ser repetidos a cada ano. Este número está em nítido contraste com a US\$ 38 milhões gastos para a acusação, prisão, e criação de capacidade regional e da Somália para combater a pirataria. A média de resgates aumentou 25%, de aproximadamente US\$ 4 milhões em 2010 para US\$ 5 milhões em 2011. Embora o custo total para resgates foi de US\$ 160 milhões para 2011, o dinheiro recolhido por piratas representa apenas 2% do custo total da economia. Enquanto resgates proporcionam o incentivo para que os piratas somalis ataquem navios e mantenham reféns, eles representam um custo desproporcionalmente pequeno em comparação com os quase US\$ 7 bilhões gastos para impedir esses ataques. (SAFETY4SEA, 2012, tradução livre).

Embora com a grande queda no número de incidentes de pirataria de 2011 para 2013, os gastos não devem variar muito, visto que o emprego de manobras de defesa pela própria tripulação alvo do ataque, bem como de operações militares para proteção desta, juntamente com as despesas com seguradoras, continuam sendo aplicáveis atualmente, por causa do cenário de insegurança e instabilidade das áreas afetadas pela pirataria (SPERANZA FILHO, 2013).

De acordo com o relatório anual de 2013 (ICC-IMB, 2014, p. 14) do IMB, os navios mais visados pelos piratas são navios de produtos químicos, graneleiros, tanques e contêineres.

Figura 4. Tipos de navios atacados por Piratas de Janeiro a Dezembro de 2013



Fonte: IMB ICC (2014)

Como “aproximadamente 25 mil navios atravessam anualmente o Golfo do Áden – o que representa mais de dois mil navios por mês” (BRANDÃO; VENÂNCIO, 2011), isso se torna preocupante principalmente porque geralmente os navios mais visados são os navios que transportam petróleo, devido o alto valor da carga. E o petróleo é responsável por significativa fatia do mercado internacional (SPERANZA FILHO, 2013).

Considerando que o transporte marítimo do petróleo (óleo cru e produtos derivados) corresponde a um percentual de 18% no comércio internacional, de acordo com dados da OMC, enquanto matéria-prima primária, reflete que o mesmo possui expressiva participação das trocas internacionais, correspondendo a 18,2% de todo o comércio global, no ano de 2008 [...]. (BRANDÃO; VENÂNCIO, 2011)

Outro dado interessante é que a indústria naval recorre a contratos de seguro marítimo para se resguardarem de maiores prejuízos.

Em adição aos gastos com combustível, os custos de outros itens estão aumentando. Drewry [Shipping Consultants Ltd.] estima que os custos de

operação de navios aumentaram entre 4 e 6 por cento, dependendo do segmento de mercado. Isto foi devido ao aumento dos preços das commodities, o que elevou os custos de lubrificação, reparo e manutenção, bem como ao seguro adicional contra a pirataria.

[...] Enquanto a pirataria ao longo do Golfo na Guiné quase que não existia há 10 anos, ela tem se tornado uma questão de crescente preocupação, ocasionando a alta do prêmio de seguro para nos navios operando na região. Despesas com re-roteamento para desviar de áreas de alto risco e investimento em equipamento de segurança são custos adicionais causados pela pirataria. Navios também navegam em altas velocidades para evitar sequestros, o que aumenta os custos com combustível. Até 2011, nenhum navio que operava a 18 nós ou mais foi sequestrado com sucesso. Os custos diretos da pirataria para a indústria marítima foram estimados a chegar a um valor entre \$3,4 bilhões e \$8,7 bilhões em 2010. (UNCTAD, 2011, p. 26/64, tradução livre)

No relatório denominado *Clarifying Trade Costs in Maritime Transport*, a Organização para Desenvolvimento e Cooperação Econômica (OECD), mencionou o problema causado pelos aumentos nos prêmios de seguros devido à pirataria.

Transportadores interiorizam os riscos da pirataria em certas rotas marítimas em seus custos de transporte. Exportadores ou afretadores também podem comprar mais cobertura de seguro quando exportam através de conhecidas águas infestadas por piratas, aumentando os custos de transportes em geral. Similarmente, risco climático traz maiores custos aos transportadores que eles presumivelmente passam ao menos em parte aos seus clientes. (OECD, 2008, p. 14)

Com isso podemos ver que a pirataria pode influenciar e muito nos valores de mercado, devido os riscos enfrentados para o transporte das mais diversas cargas.

#### 4.3 CUSTOS HUMANOS

O *modus operandi* observado pelos piratas em área de risco consiste no uso de extrema violência, onde normalmente abordam o navio vítima já abrindo fogo contra ele, com emprego de armas de grosso calibre (rifles de assalto como, por exemplo, AK-47) ou mesmo explosivos lançados contra o navio (RPGs e morteiros), e qualquer tentativa de resistência por parte dos marítimos pode resultar em execução do insurgente ou de toda a tripulação (SPERANZA FILHO, 2013).

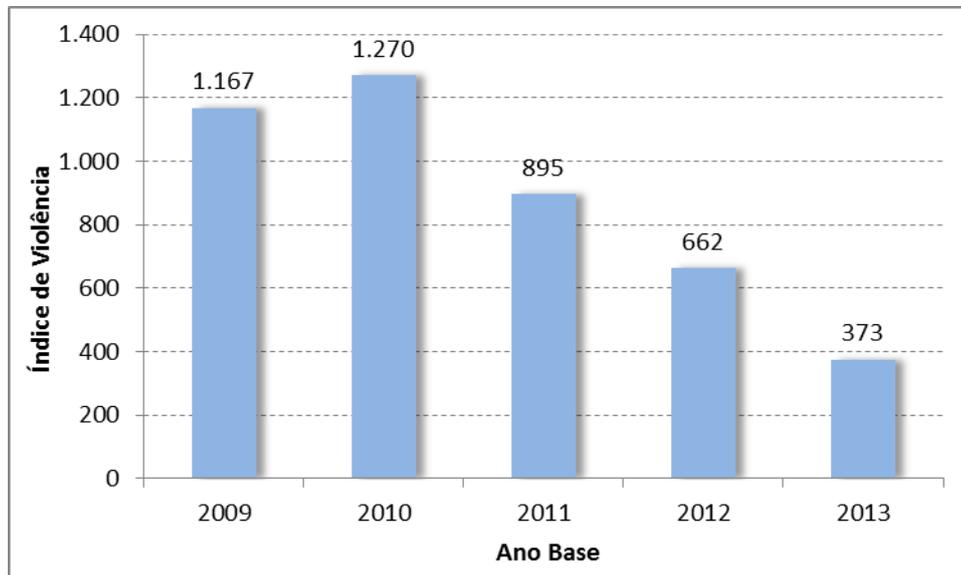
Como a vida dos tripulantes é de extrema valia financeira para os piratas, se observa nos constantes ataques piratas, que é relativamente baixo o número de mortes de tripulantes em relação ao número de incidentes. Isto devido ao valor pago pelo

resgate e porque impedem as forças militares que patrulham as regiões críticas de efetuarem ataques massivos às bases piratas.

O IMB, em seu relatório anual de 2013 (ICC-IMB, 2014, p. 11), classificou e quantificou os tipos de violência sofrida pelas tripulações vítimas de pirataria e assalto armado contra navio no mundo, como pode ser vista no quadro seguinte:

Figura 5. Tipos de violência cometidos por piratas contra a tripulação de Janeiro a Dezembro de 2009 a 2013

Tipo de Violência	2009	2010	2011	2012	2013
Assalto	4	6	6	4	0
Refém	1.050	1.174	802	585	304
Ferido	69	37	42	28	21
Sequestro	12	27	10	26	36
Morte	10	8	8	6	1
Desaparecimento	8	0	0	0	1
Ameaça	14	18	27	13	10
<b>Total</b>	<b>1.167</b>	<b>1.270</b>	<b>895</b>	<b>662</b>	<b>373</b>



Fonte: IMB ICC (2014)

Como se pode observar a maior violência sofrida pelos tripulantes é o fato de eles ficarem reféns dos piratas, seguido de serem feridos. Os números são baixos para mortos e desaparecidos, porém, um dado que preocupa é o número de

sequestrados, que vem crescendo cada vez mais, justamente pelo pagamento dos resgates.

Outro dado interessante do relatório é que dos 373 atos de violência relativos a atos de pirataria ou assalto armado praticado contra navios no mundo, 231 são praticados nas zonas de risco de pirataria marítima, o que representa aproximadamente 61,93% dos atos de violência praticados.

Segue resumo do relatório divulgado em 22 de junho de 2012 pelo projeto *Oceans Beyond Piracy* da *One Earth Future Foundation*, junto a ICC-IMB (ICC-IMB; *Oceans Beyond Piracy*, 2011, p. 4, tradução livre) sobre os custos humanos causados pela pirataria na Somália em 2011:

A primeira parte do relatório avalia os crimes cometidos por piratas em 2011. Estes foram cometidos contra marítimos transitando por Área de Alto Risco em 2011 que estavam em navios que foram baleados, abordados, ou sequestrados; marítimos que foram feitos reféns em 2010, mas continuaram cativos em 2011; marinheiros de iates particulares abordados e atacados por piratas; e pessoas no porto, incluindo trabalhadores de ajuda humanitária e turistas, que foram sequestrados e mantidos em cativeiro para resgates.

- 3.863 marítimos foram assaltados por piratas durante os estágios iniciais de um ataque baleando com armas que incluem rifles de assalto e granadas propelidas por foguetes (RPGs).
- 968 marítimos tiveram contato próximo com piratas armados que abordaram seus navios. 413 (44%) deles que tiveram tais contatos foram resgatados de cidadelas por forças navais depois de esperarem por horas (e em alguns casos dias) como muitas vezes os piratas lutaram para romper a sala segura.
- 1.206 indivíduos foram mantidos reféns em 2011 por grupos de piratas. Estes incluem:
  - 555 marítimos que foram atacados e feitos reféns em 2011
  - 645 reféns capturados em 2010 que permaneceram nas mãos dos piratas em 2011 incluindo
    - 26 reféns estiveram cativos por mais de 2 anos
    - 123 reféns estiveram cativos por mais 1 ano
  - 6 turistas e trabalhadores de ajuda
- 35 reféns morreram em 2011:
  - 8 foram mortos por piratas durante o ataque ou depois de serem capturados
  - 8 morreram de doenças ou má nutrição causada por acesso deficiente à comida, água, e ajuda médica adequada
  - 19 morreram durante os esforços de resgate por navios da marinha ou na tentativa de fuga, a maioria estava sendo usada como escudo humano por piratas
- Os reféns mantidos cativos em 2011 predominantemente vieram de países não membros da OECD, especialmente das Filipinas (17%), China (9%), e Índia (8%). Somente 7% vieram de países membros da OECD.

- É estimado que 111 piratas foram mortos em 2011 com base em dados da mídia aberta:
  - 78 morreram em confrontos diretos com forças navais
  - 3 morreram em confrontos com as forças de segurança de Puntland
  - 30 morreram em lutas com outros piratas por resgates e reféns

Tais números já não correspondem mais ao cenário da pirataria no mundo, devido à redução no número de ataques desta espécie, como visto anteriormente. Todavia, este fato não diminui o interesse da sociedade global no enfrentamento de tal delito, visto que toda forma de violência deve ser combatida, ainda mais as decorrentes de graves violações aos direitos humanos (SPERANZA FILHO, 2013).

Existem varias acusações em relação à prática de atos de tortura pelos piratas somalis contra tripulantes feitos reféns.

Piratas somalis são conhecidos por praticarem extremas formas de abuso contra reféns incluindo espancamentos, confinamento de reféns em freezers, e colocação de algemas plásticas em torno das genitais dos reféns. Em linguagem comum, muitas pessoas, incluindo as próprias vítimas, chamam estes abusos de tortura. [...] (ICC-IMB; Oceans Beyond Piracy, 2011, p. 26, tradução livre).

Devido à quantidade de sérias violações aos direitos humanos das tripulações vítimas dos ataques de pirataria, os dados estatísticos evidenciam que as áreas assoladas pela pirataria marítima são realmente uma preocupação e representar um desafio na efetivação das normas internacionais de garantia a tais direitos.

## 5 UTILIZAÇÃO DE SEGURANÇA PRIVADA ARMADA EM NAVIOS MERCANTES

A utilização de segurança privada em embarcações não é uma novidade, existem diversas que estão em atividade hoje e que trabalham com segurança marítima há décadas. Um exemplo é a Glenn Defense Marine (Ásia) criada em 1946 e que possui escritórios em Cingapura, Hong Kong, Indonésia e outros países asiáticos e que atua na região do Sudeste Asiático.

Com o fim da Guerra Fria e posteriormente os atentados de 11 de setembro aos Estados Unidos o número de companhias de segurança privada aumentou (LISS 2007). São escassas as informações sobre as pessoas que trabalham nessas empresas privadas de segurança, mas as estimativas apontam que são ex-militares, em geral. Os serviços oferecidos por tais companhias podem ser divididos em duas categorias (PINTO E VENANCIO 2012):

- (i) os serviços que visam à prevenção de ataques, incluindo o rastreamento de embarcações comerciais; a proteção de navios pesqueiros; a guarda de instalações de energia offshore e portos; o emprego de guardas armados ou não a bordo de navios; o uso de embarcações de escolta visíveis; e finalmente, a formação dos agentes para prover segurança.
- (ii) os serviços de gerenciamento de crises e resposta pós-ataque, cujos serviços incluem a recuperação de navios capturados ou desaparecidos e de cargas roubadas; negociação quando há incidentes envolvendo o sequestro da tripulação ou de funcionários e o resgate de reféns no caso de falha nas negociações.

### 5.1 O PAPEL DA IMO PARA REGULAR A UTILIZAÇÃO DE SEGURANÇA PRIVADA

Dentro dos parâmetros estabelecidos pela IMO, o Relatório MSC 90/20/1 proveniente da 90ª Sessão do Comitê de Segurança Marítima realizada em setembro de 2011 teve por objetivo desenvolver recomendações relativas à contratação de segurança armada privada para os Estados, os armadores, os operadores e os comandantes de navios. Esta Sessão marcou o posicionamento da

IMO a favor da presença de guardas armados em navios mercantes e estabeleceu a necessidade de criar regras para utilização desse tipo de segurança (PINTO E VENANCIO 2012).

O Documento de Montreux sobre Pertinentes Obrigações Legais Internacionais e Boas Práticas para os Estados relacionadas com as Operações de Companhias Privadas de serviços Militares e de Segurança durante Conflitos Armados, que reafirma a obrigação dos Estados de assegurar que empresas privadas militares e de segurança que operam em conflitos armados cumpram o Direito Internacional Humanitário e Direitos Humanos, e o Código Internacional de Conduta para os Prestadores de Serviços Privados de Segurança, que apresenta um conjunto de princípios a serem seguidos pelas empresas de segurança privada, são pontos de referência úteis para as Companhias Privadas de Segurança Marítima, mas não são suficientes para abarcar as peculiaridades inerentes a situação da pirataria e roubo armado. O Documento de Montreux trata das regras aplicáveis aos Estados, mas consiste num instrumento de Direito Internacional Humanitário, e, portanto, é aplicável somente durante conflitos armados. Já Código de Conduta, trata da indústria de segurança privada e identifica um conjunto de princípios que visam à proteção do Estado de Direito e respeito pelos Direitos Humanos por parte dos prestadores de serviços de segurança, mas não é adequado às peculiaridades necessárias para implantar guardas armados a bordo de navios mercantes (IMO, 2014).

A UNCLOS estabelece um regime específico aplicável ao Direito do Mar, que vai ter implicações diretas na possibilidade de utilizar ou não pessoal armado contratado para a segurança de embarcações. Em primeiro lugar, os Estados de bandeira têm a jurisdição exclusiva sobre as embarcações quando em alto mar segundo o Artigo 92 da UNCLOS. Em segundo, é um fator relevante a questão da soberania do Estado costeiro sobre o mar territorial em contraposição ao direito de passagem inocente previsto nos Artigos 17 a 26 da UNCLOS. Dessa maneira, as empresas que pretendem prestar serviços de segurança privada em navios precisam reconhecer a responsabilidade legal a que podem estar sujeitas, e, portanto, devem buscar a aprovação adequada das autoridades competentes, quais sejam: (i) nos Estados de bandeira; (ii) nos países onde a companhia de segurança privada está registrada; e

(iii) nos países em que a as operações são efetuadas ou gerenciadas, incluindo os países pelos quais os navios onde atuam as companhias pretendem transitar (IMO, 2014).

## 5.2 LEGISLAÇÕES NACIONAIS EM RELAÇÃO AO USO DE ARMAMENTO

Os navios que pretendem utilizar guardas armados devem verificar se as leis dos Estados permitem guardas armados a bordo de navios que arvoram a bandeira destes, bem como se os Estados costeiros permitem a entrada de navios mercantes no mar territorial e águas interiores com guardas armados a bordo.

A maior parte dos Estados exige comunicação prévia a alguma autoridade, bem como a autorização de acordo com as normas estabelecidas pelo Estado de bandeira para a presença de seguranças privados armados a bordo. Um questionário foi formulado pela IMO para obter informações sobre requisitos estabelecidos por cada Estado sobre a presença de seguranças privados armados a bordo de navios. A primeira parte do questionário busca informações sobre os requisitos para os navios que pretendam entrar no mar territorial do Estado costeiro com armas de fogo a bordo. A segunda parte do questionário trata do embarque e do desembarque do armamento e da munição utilizada pelas Companhias Privadas de Segurança Marítima no território do Estado costeiro, nos portos, fundeadouros, instalações *offshore* ou qualquer outro ponto no mar territorial (PINTO E VENANCIO, 2012).

Abaixo vamos listar as respostas de alguns países que responderam o questionário informando se a legislação interna permite utilizar guardas armados em navios que arvore a bandeira deste Estado (PINTO E VENANCIO, 2012):

Figura 6. Respostas de alguns países que responderam o questionário informando se a legislação interna permite utilizar guardas armados em navios que arvoem a bandeira deste Estado

PAISES QUE RESPONDERAM O QUESTIONÁRIO	PERMISSÃO
Bahamas	é permitido
Brasil	não é permitido
Chipre	é permitido
Espanha	é permitido
Estados Unidos	é permitido após o registro e a licença do <i>State Department's Directorate of Defense Trade Controls (DDTC)</i>
França	não é permitido, mas as alterações legislativas para adequar-se ao posicionamento da IMO estão sendo discutidas
Ilhas Marshall	é permitido
Itália	é permitido
Japão	não é permitido
Noruega	é permitido o uso de guarda armados em navios de bandeira norueguesa em algumas regiões
Panamá	é permitido
Reino Unido	é permitido

Fonte: VENANCIO (2012)

Apenas a legislação interna do Brasil e do Japão não permite utilizar guardas armados em navios que arvoem a bandeira deste Estado.

Com relação à permissão para embarque ou desembarque de armas de fogo e munição pertencentes aos equipamentos das Companhias Privadas de Segurança Marítima em qualquer área localizada no mar territorial, as respostas foram (PINTO E VENANCIO, 2012):

Figura 7. Respostas de alguns países que responderam o questionário informando se a legislação interna permite embarque ou desembarque de armas de fogo e munição pertencentes aos equipamentos das Companhias Privadas de Segurança Marítima em qualquer área localizada no mar territorial

PAISES QUE RESPONDERAM O QUESTIONÁRIO	PERMISSÃO
Austrália	é permitido com autorização de autoridade australiana
Brasil	não é permitido
China / Hong Kong	é permitido o embarque/desembarque de armas de fogo
Dinamarca	é permitido a entrada de armas de fogo e munição no território com licença/autorização do Ministério da Justiça ou da Polícia
Espanha	é permitido apenas o embarque/desembarque de armamento se a empresa de segurança for espanhola e se o navio arvorar a bandeira da Espanha
Estados Unidos	é permitido após o registro e a licença do <i>State Department's Directorate of Defense Trade Controls (DDTC)</i>
França	se manifestou dizendo que a questão é complexa e relativa, portanto, precisa de mais tempo para responder
Índia	não é permitido
Jordânia	é permitido apenas no <i>King Hussain International Airport/Aqaba</i> sob escolta de autoridades jordanianas
Maurícios	é permitido o embarque/desembarque de armas de fogo
Panamá	não é permitido

Fonte: PINTO E VENANCIO (2012)

Já com relação à permissão para embarque ou desembarque de armas de fogo e munição pertencentes aos equipamentos das Companhias Privadas de Segurança Marítima em qualquer área localizada no mar territorial, muitos países se mostraram contrários ou impuseram algumas condições.

No Brasil, que se mostrou contrário às duas perguntas da IMO, o Estatuto do Desarmamento, Lei nº 10.826 de 2003, impõe um regime rígido para o registro e o porte de arma de fogo em território brasileiro. Além do Estatuto, o Decreto nº 3.665 de 2000 conhecido como Regulamento para Fiscalização de Produtos Controlados (R-105) que dispõe sobre produtos controlados pelo Exército Brasileiro e o Decreto nº 5.123 de 2004 que regulamenta a Lei nº 10.826/2003 são as normas infralegais que disciplinam a entrada e saída de armas de fogo em território nacional (PINTO E VENANCIO, 2012).

A legislação Brasileira precisa ser modificada para comportar o trânsito de armas de fogo em seu mar territorial, por não ser compatível com o regime estabelecido pela IMO. A Polícia Federal brasileira, para evitar interferências no comércio internacional, adotou como procedimento para embarcações estrangeiras com seguranças privados a bordo: (i) uma vez em águas territoriais brasileiras, o comandante do navio deve comunicar à Polícia Federal sobre a posse de armas de fogo antes de atracar no primeiro porto nacional; (ii) as armas devem estar devidamente registradas e regularizadas no país de bandeira do navio; (iii) o cofre ou compartimento reservado para o depósito das armas deverá ser lacrado pela Polícia Federal assim que o navio atracar ou fundear; (iv) lavrar-se-á termo próprio constando a relação das armas depositadas com duas cópias, uma deve ficar na posse do comandante e outra da Polícia Federal; e, finalmente (v) o comandante deverá comunicar à Polícia Federal no último porto brasileiro sobre a saída do navio com as armas para a conferência da integridade do lacre (BRASIL, 2011).

Como exemplo, a legislação do nosso próprio país mostra as dificuldades para a utilização de guardas armados em navios mercantes em países que impõe regras rígidas para restringir a entrada de armamentos e munições no respectivo território.

## 6 CONCLUSÃO

Sem a intenção de esgotar o assunto, esse trabalho levantou alguns problemas sobre o Direito Internacional Marítimo que causam impacto nas medidas adotadas sobre os aspectos jurídicos e operacionais dos crimes de pirataria.

Medidas para o combate à pirataria, como as que já vem sendo adotadas, devem continuar. Como por exemplo:

- rastreamento dos navios por satélite;
- estabelecimento de comboios de navios para navegarem em áreas de risco;
- serviços de inteligência operacional em terra para identificar as quadrilhas de piratas;
- bloqueio e controle de áreas marítimas;
- patrulha com navios de guerra e com aeronaves;
- mudança de rota e o uso da mais alta velocidade possível do navio; e
- treinamento da tripulação e o preparo de um compartimento inacessível aos piratas em caso de ataque, onde a tripulação possa controlar as funções essenciais de comunicação, controle e governo do navio.

Todavia, existem custos que envolvem essas medidas. Esses custos incluem, dentre outros, prêmios mais altos de seguro, combustíveis para mudança de rota e alta velocidade, sem contar com os valores cada vez mais altos pagos pelos resgates dos navios ou tripulantes.

Outra medida que pode ser adotada é o uso de segurança privada em navios que transportam valores, utilizando guardas armados, com navios menores servindo de escolta.

Inicialmente houve uma resistência por parte dos Estados e do Comércio Marítimo Internacional em aceitar a utilização de guardas armados em navios mercantes, porém com o aumento dos ataques, mesmo com a presença militar, essa alternativa passou a ser cada vez mais interessante. Não se trata de desistir da obrigação que todos os países têm em garantir a lei e a ordem nas águas sob jurisdição e de

contribuir para o esforço comum de manter a utilização livre e comum dos mares, nem muito menos de tentar transferir para o comércio marítimo a responsabilidade pela proteção dos seus navios. É uma posição sobretudo de pragmatismo, porque não é possível fornecer uma escolta dedicada a cada navio, em zona de elevado risco.

Outro problema é que não se pode esperar dos comandantes dos navios que exerçam o controle das companhias de segurança privada, visto que a presença de arma de fogo a bordo representa sempre um risco de utilização abusiva de força e a possibilidade de uma escalada do conflito que pode escapar do controle.

Em contrapartida muitos tripulantes relatam que aparentemente surge um clima de segurança a bordo quando os navios utilizam segurança privada. O pessoal, que embarca para fazer essa segurança, monitora constantemente a movimentação dos navios no passadiço junto com a tripulação e com isso muitos navios suspeitos de pirataria desistem de se aproximar. Até os dias de hoje, não houve relato de que piratas conseguiram consumir qualquer ataque a navios mercante com segurança privada.

Uma maior procura pelo serviço dessas companhias, gerou não só sua proliferação como também uma quebra de qualidade. E algumas criaram a reputação de “gatilho fácil”, infligindo assim o Direito Internacional Humanitário e os Direitos Humanos.

É de extrema relevância a elaboração de um conjunto de regras que ajudem os Estados e os armadores a decidirem como deve ser abordado o assunto, tal como o Documento de Montreux. E isso gera um novo problema: obriga os Estados a terem que lidar com a questão de navios mercantes com arma prontas a serem usadas a entrarem em águas territoriais ou terem acesso aos seus portos.

Porém, muito ainda deve ser feito, como uma reformulação imediata e universal no Direito Marítimo Internacional para que todos os Estados possam ser capazes de perseguir, julgar e punir os piratas, tipificado a pirataria na sua legislação penal. O exercício de jurisdição sobre os piratas sempre foi um grave problema.

Portanto um meio de minimizar os ataques de piratas seria reformulando esses dois pontos citados a cima.

O que acontece na prática é que os custos dos meios para erradicação do problema ou, ao menos, sua minimização, são enormes e não justificam o custo da proteção em si. Portanto a solução não passa pela capacidade operacional dos países envolvidos, mas sim pela intenção de aplicar valores muito altos (mais altos que as perdas por pirataria).

Somente o tempo poderá demonstrar se a utilização de segurança privada em navios mercantes será a melhor alternativa para evitar os prejuízos causados pela pirataria para o comércio e a segurança mundial. E não é realista esperar que a pirataria irá desaparecer algum dia. Porém, essas medidas podem e devem ser tomadas para que as ações de pirataria sejam evitadas ou ao menos minimizadas

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANDÃO, Clarissa; VENÂNCIO, Daiana Seabra. **O impacto da pirataria marítima na indústria do petróleo**, In: **6º Congresso Brasileiro de P&D de Petróleo e Gás**. 2011. Disponível em: <http://www.portalabpg.org.br/PDPetro/6/publicacoes/repositorio/trabalhos/26020720052011628.pdf> Acesso em: 31 ago. 2014

BRASIL. **Decreto nº 3.665 de 20 de novembro de 2000**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d3665.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3665.htm) Acesso em: 29 ago. 2014

BRASIL. **Decreto nº 5.123 de 2004**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5123.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5123.htm) Acesso em: 29 ago. 2014

BRASIL. **Lei nº 10.826 de 2003 (Estatuto do Desarmamento)**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/l10.826.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.826.htm) Acesso em: 29 ago. 2014

BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento de Polícia Federal. Serviço de Polícia Marítima. **Despacho nº 10/2011 – SEPOM/DIREX de 15 de maio de 2011**.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. **Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios**. Revista da Escola de Guerra Naval n. 14. (2009), p. 101-122. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: [www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2009/Pirataria%20mar%C3%ADtma%20moderna%20%20História%20%20Situação%20atual%20e%20Desafios%20-%20Osvaldo%20Peçanha%20Caninas.pdf](http://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2009/Pirataria%20mar%C3%ADtma%20moderna%20%20História%20%20Situação%20atual%20e%20Desafios%20-%20Osvaldo%20Peçanha%20Caninas.pdf) Acesso em: 31 ago. 2014

ICC-IMB. **Piracy and Armed Robbery against Ships**: report for the period 1 january – 31 december 2013. Londres, 2014.

ICC-IMB; *Oceans Beyond Piracy*. **The Human Cost of Somali Piracy in 2011**. 2012. Disponível em: [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop\\_2011.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop_2011.pdf) Acesso em: 31 ago. 2014

**IMO.** Disponível em: <http://www.imo.org> Acesso em: 20 ago. 2014

**ISPS Code.** Disponível em: <http://www.imo.org> Acesso em: 20 ago. 2014

LISS, Carolin. The privatisation of maritime security- maritime security in Southeast Asia: between a rock and a hard place? Working Paper, n. 141, Feb. 2007. In: JÄGER, Thomas; KÜMMEL, Gerhard (Ed.). **Private military and security companies.** Wiesbaden: VS Verlag, 2007.

LISS, Carolin. **Oceans of crime:** maritime piracy and transnational security in Southeast Asia and Bangladesh. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies, 2011.

OECD. **Clarifying Trade Costs in Maritime Transport.** 2008. Disponível em: [http://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/gtdw\\_e/wkshop08\\_e/korinek\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/reser_e/gtdw_e/wkshop08_e/korinek_e.pdf) Acesso em 02 set. 2014

PINTO, Paulo Edvandro da Costa e VENANCIO, Daiana Seabra. **De Volta para o Passado: A Prática da Guarda Armada em Navios Mercantes para Proteção Contra os Piratas no Século XXI.** Disponível em: [www.seer.ufrgs.br/index.php/rbed/article/viewFile/48800/30472](http://www.seer.ufrgs.br/index.php/rbed/article/viewFile/48800/30472) Acesso em: 31 ago. 2014

SAFETY4SEA. **Somali Piracy's Impact on the Global Economy Nears \$7 Billion in 2011.** Disponível em: [http://www.safety4sea.com/page/9459/4/somalipiracy-s-impact-on-the-global-economy-nears-\\$7-billion-in-2011-](http://www.safety4sea.com/page/9459/4/somalipiracy-s-impact-on-the-global-economy-nears-$7-billion-in-2011-) Acesso em: 31 ago. 2014

SIMIONI, Alexandre Arthur Cavalcanti. **Terrorismo Marítimo.** Revista da Escola de Guerra Naval v.17 n.2 p.167-197 jul/dez 2011. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: [www.eng.mar.mil.br/arquivo/revistaEng/dezembro2011/edicao17\\_2.169-200.pdf](http://www.eng.mar.mil.br/arquivo/revistaEng/dezembro2011/edicao17_2.169-200.pdf) Acesso em: 30 ago. 2014

SPERANZA FILHO, Nelson. **Pirataria Marítima: Ameaça Global**. Disponível em: [www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=52fe8f09c95a49a4](http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=52fe8f09c95a49a4) Acesso em: 31 ago. 2014

\_\_\_\_\_. **Pirataria Marítima na Atualidade**. Disponível em: [www.faculadadoguaruja.edu.br/revista/downloads/edição42012/artigo08\\_PiratariaMaritimaAtualidade.pdf](http://www.faculadadoguaruja.edu.br/revista/downloads/edição42012/artigo08_PiratariaMaritimaAtualidade.pdf) Acesso em: 31 ago. 2014

**UNCLOS**. Disponível em: [www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos_e.pdf) Acesso em: 30 ago. 2014

UNCTAD Secretariat. **Review of maritime transport 2011**. United Nations Publication, 2011.

UNCTAD Secretariat. **Review of maritime transport 2012**. United Nations Publication, 2012.

VENANCIO, Daiana Seabra. **A Definição de Pirataria Marítima e as Implicações para a Segurança na Navegação**. Revista da Escola de Guerra Naval v.18 n.2 p.135-157 jul/dez 2012. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: [www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEng/dezembro2012/edicao18\\_2.137-160.pdf](http://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEng/dezembro2012/edicao18_2.137-160.pdf) Acesso em: 01 ago. 2014

**MARCELLA NUNES SILVA**

**ASON 2005 CIAGA**

**APNT 2014 CIAGA**

**[marcella\\_ns@yahoo.com.br](mailto:marcella_ns@yahoo.com.br)**