

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

JONATHAN CHAVES DOS SANTOS

A PIRATARIA MARÍTIMA MUNDIAL

RIO DE JANEIRO

2019

JONATHAN CHAVES DOS SANTOS

A PIRATARIA MARÍTIMA MUNDIAL

Trabalho de Conclusão de Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica apresentado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como pré-requisito para ascensão de categoria para Capitão-de-Cabotagem.

Professor Orientador: Gabriela de Lima Bragança

RIO DE JANEIRO

2019

JONATHAN CHAVES DOS SANTOS

A PIRATARIA MARÍTIMA MUNDIAL

Trabalho de Conclusão de Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica apresentado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como pré-requisito para ascensão de categoria para Capitão-de-Cabotagem.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora Prof^a. Msc. Gabriela de Lima Bragança.

Prof^a. Msc. Laís Raysa Lopes Ferreira.

Prof. Msc. Marcelo José das Neves.

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

À minha tia Miriam dos Santos e Maria
Pureza, cujo incentivo, consideração,
crença e amor, forneceram os meios
necessários para que eu chegasse até aqui.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a DEUS por tudo.

Agradeço ao Orientador Prof^a. Gabriela pelo acompanhamento e direção do estudo.

Agradeço à minha esposa Juliana que sempre acreditou em mim.

A todos os colegas de APNT onde todos se ajudaram.

RESUMO

Nossa sociedade global interdependente e interconectada gira em torno de uma economia mundial que depende do transporte marítimo. Os governos devem colaborar com organizações internacionais e com a indústria naval para confrontar e reprimir qualquer ameaça persistente ao comércio global. Este trabalho tem por objetivo evidenciar a conscientização sobre a pirataria e o assalto à mão armada no mundo inteiro ressaltando as áreas mais críticas, as características dos ataques de cada região e as melhores práticas que tanto as Empresas de Navegação quanto os Comandantes das embarcações devem adotar a fim de evitar ou retardar o ataque ainda em sua origem. Desse modo, foi necessário mostrar ao longo deste trabalho: a pirataria na atualidade, o conceito de pirataria e assalto à mão armada, as características dos ataques em cada região, o Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code, em inglês), o uso de Forças Navais ou Militares contra a pirataria, as Organizações Internacionais de combate à pirataria bem como os Guias Internacionais de auxílio para o combate à pirataria. Além disso, é realçado que a pirataria na costa da Somália ainda é um problema que não é tratado com a devida importância pelas Organizações Internacionais e Governos, pois o verdadeiro combate reside na reestruturação do país, na estabilidade econômica e na criação de oportunidades na região e não apenas em armar a região com poderio naval.

Palavras-chave: Pirataria. Assalto à mão armada. Comandante. Código ISPS.

ABSTRACT

Our interdependent and interconnected global society revolves around a world economy dependent on maritime transport. Governments should work with international organizations and the shipping industry to confront and repress any persistent threat to global trade. This paper aims to highlight awareness of piracy and armed robbery worldwide highlighting the most critical areas, the characteristics of the attacks of each region and the best practices that both shipping companies and ship's masters should adopt in order to avoid or delay the attack still in its origin. Thus, it was necessary to show throughout this work: the current piracy, the concept of piracy and armed robbery, the characteristics of the attacks in each region, the International Code for the Protection of Ships and Port Facilities (ISPS Code), the use of Naval or Military Forces against piracy, International Organizations to combat piracy as well as the International Guides to combat piracy. Furthermore, it is emphasized that piracy off the coast of Somalia is still a problem that is not treated with due importance by International Organizations and Governments, because the real fight lies in the country's restructuring, economic stability and the creation of opportunities in the region and not just arm the region with naval power.

Keywords: Piracy. Armed robbery. Master. ISPS Code

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Dados de Incidentes de Pirataria e roubo à mão armada de 2010 a 2018.....	14
Figura 2 - Resumo de Incidentes de Pirataria e Assalto à mão armada no mundo	15
Figura 3 - Acesso ao Porto de Santos	19
Figura 4 - Ataques Piratas na Somália de 2008 a 2018	24
Figura 5 – Estreitos Geográficos	25
Figura 6 – Estreito de Bab-el-Mandeb	26
Figura 7 - Corredor de Trânsito de Proteção Marítima do Golfo de Aden para o Mar Vermelho.	35
Figura 8 - Lancha 'Mangangá', da Marinha do Brasil, em operação no Porto de Santos	36
Figura 9 - UKMTO Área de Registro Voluntário e Área de Alto Risco.....	40
Figura 10 - Limites das Cartas de Proteção Marítimas	41

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIS – Automatic Identification System / Sistema de Identificação Automático

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

BMP – Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security

BAM – Bab al-Mandeb

CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis

CESPORTOS – Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis

CMF – Combined Military Forces / Forças Militares Combinadas

CSO – Company Security Officer / Oficial de Proteção da Companhia

CSSN – Caribbean Safety and Security Net

CTF – Combined Task Force / Força de Tarefa Combinada

EU NAVFOR – European Naval Forces Operation Atalanta / Força Naval da União Europeia Operação Atalanta

EUA – Estados Unidos da América

GoG – Gulf of Guinea

GoO – Gulf of Oman

ICS – International Chamber of Shipping

IMB – International Maritime Bureau

IMO – International Maritime Organization

ISPS Code – International Ship and Port Facility Security Code

IMB – International Maritime Bureau / Departamento Marítimo Internacional

IMB-PRC – International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre Kuala Lumpur

IRTC – Internationally Recommended Transit Corridor / Corredor de Trânsito Internacionalmente Recomendado

ISPS Code – International Ship and Port Facility Security Code

MSCHOA – Maritime Security Centre Horn of Africa / Centro de Proteção Marítima da União Europeia – Chifre da África

MDAT-GoG – Marine Domain Awareness for Trade (Gulf of Guinea) / Conscientização do Domínio Marinho para o Comércio (Golfo da Guiné)

MP-AM – Ministério Público do Estado do Amazonas

MSC – Maritime Safety Committee / Comitê de Segurança Marítima

MSTC – Maritime Security Transit Corridor / Corredor de Trânsito de Proteção Marítima

NATO – North Atlantic Treaty Organization / Organização do Tratado do Atlântico Norte

OCHA – United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs

ONI – Office of Naval Intelligence / Escritório de Inteligência Naval

ONU – Organização das Nações Unidas

PRC – Piracy Reporting Centre

PRESP – Plano de Reação Estratégica do Porto de Santos

ReCAAP The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia / Acordo de Cooperação Regional sobre Combate à Pirataria e Assalto à Mão Armada contra Navios na Ásia

ReCAAP ISC – The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Centre

SINDMAR – Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante

SYNDARMA – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

SSAS – Ship Security Alert System / Sistema de Alerta de Proteção do Navio

SSO – Ship Security Officer / Oficial de Proteção do Navio

SSP – Ship Security Plan / Plano de Proteção do Navio

UKHO – United Kingdom Hydrographic Office / Instituto Hidrográfico do Reino Unido

UKMTO – United Kingdom Marine Trade Operations / Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido

UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea / Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

UE – União Europeia

VRA – Voluntary Reporting Area / Área de Registro Voluntário

WTS – Worldwide Threat to Shipping

WSC – World Shipping Council

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
2. A PIRATARIA NO CONTEXTO ATUAL	13
2.1 A Pirataria versus assalto à mão armada no mar	13
2.2 A Pirataria na atualidade	13
2.3 As características das ameaças	20
2.4 Estreitos Geográficos e a Pirataria	25
3. MEDIDAS INTERNACIONAIS QUE TORNAM OS NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS MAIS SEGURAS	27
3.1 O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias	27
3.2 A aplicabilidade	27
3.3 O Plano de Proteção do Navio	28
3.4 Níveis de Proteção	29
3.5 Oficial de Proteção do Navio	30
3.6 Oficial de Proteção da Companhia	30
3.7 Sistema de Alerta de Proteção do Navio.....	30
4. FORÇAS DE REPRESSÃO	32
4.1 Uso de Forças Navais contra ataques piratas e assaltos à mão armada	32
4.2 EU NAVFOR.....	33
4.3 Forças Marítimas Combinadas	34
4.4 No Brasil	35
5. AS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS NO COMBATE À PIRATARIA	37
5.1 IMB PRC	37
5.2 UKMTO.....	38
5.3 Conscientização do Domínio Marinho para o Comércio – Golfo da Guiné.....	41
5.4 ReCAAP	42
5.5 MSCHOA	42
6. GUIAS INTERNACIONAIS DE COMBATE À PIRATARIA	43
6.1 O planejamento da Empresa	43
6.2 O planejamento do Comandante.....	44
6.3 Medidas de proteção a bordo	45
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	48

1. INTRODUÇÃO

A pirataria existe desde que o homem começou a navegar. É um ato de roubo como tantos outros que ocorrem em terra. Os piratas chegam de surpresa, armados, e querem saber onde está o dinheiro. Ou buscam outros valores – e estes podem ser as próprias embarcações ou resgates, no caso dos ataques marítimos feitos por grupos organizados.

Na atualidade, de acordo com Koji Sekimizu (2012, p.1), Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês), “mais de 1,5 milhão de marítimos, em mais de 50.000 navios mercantes, transportam mais de 90% do comércio mundial de carga para todos os portos pelo mundo afora”¹. Até a carga chegar ao seu destino, lidamos com diversas ameaças, dentre as quais o terrorismo, conflitos locais e pirataria.

Ter profundo entendimento sobre a pirataria e o roubo armado de embarcações é essencial para reduzir a violência no mar. Colocando em números o alto custo econômico e humano da pirataria são relevantes para compreender o verdadeiro impacto da pirataria e do roubo no mar². Os prejuízos causados pela pirataria abrangem o atraso da carga, o custo com investimento em equipamentos de proteção pelas companhias de navegação, o custo dos governos para manter a vigilância nas áreas de risco e a perda de vidas.

A causa raiz da pirataria está sempre relacionada ao conflito, à insegurança política e à situação econômica do país. Na maior parte, os padrões de pirataria são recorrentes, muitas vezes datando décadas ou mesmo séculos de volta aos primórdios da pirataria.

A contínua cooperação de diversos países em conjunto com as Organizações Internacionais é de extrema importância para que haja um patrulhamento marítimo e aéreo ostensivo nas regiões que possuam maior incidência de ataques.

Sendo assim, por meio do presente trabalho, é possível perceber que a questão da pirataria contra embarcações mercantes ainda representa uma ameaça significativa à navegação mundial. Como ocorre a pirataria e o assalto à mão armada na atualidade? Qual a conduta do Comandante e o que pode levar ao sucesso ou fracasso da investida dos piratas? O que dizem as mais recentes Resoluções da IMO e Guias desenvolvidos por Organizações Internacionais?

¹ E-book *World Maritime Day: a concept of a sustainable maritime transportation system*

² E-book *The State of Maritime Piracy 2017: assessing the economic and human cost*

2.0 A PIRATARIA NO CONTEXTO ATUAL

2.1 A Pirataria versus assalto à mão armada no mar

A distinção entre "pirataria" e "assalto à mão armada no mar" é técnica e depende de onde o ato foi perpetrado. O ato é conhecido como "pirataria" quando ocorreu em águas internacionais ou fora da jurisdição de qualquer estado, enquanto é chamado de "assalto à mão armada no mar" quando ocorre dentro de águas territoriais ou interiores.

O Artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (UNCLOS, em inglês) determina que a Pirataria consiste em qualquer um dos seguintes atos:

- (a) quaisquer atos ilegais de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação, cometidos para fins privados pela tripulação ou pelos passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos:
 - i) no alto mar, contra outro navio ou aeronave, ou contra pessoas ou bens a bordo desse navio ou aeronave;
 - (ii) contra um navio, aeronave, pessoas ou bens em um local fora da jurisdição de qualquer Estado;
- (b) qualquer ato de participação voluntária na operação de um navio ou de uma aeronave com conhecimento de fatos tornando-o um navio ou aeronave pirata e
- (c) qualquer ato de incitar ou de facilitar intencionalmente um ato descrito nas alíneas (a) ou (b).

A Resolução A.1025 (26) (Anexo, parágrafo 2.2) sobre o Código de Boas Práticas para a Investigação dos Crimes de Pirataria e Assalto à Armada Contra Navios, determina que o assalto à mão armada contra navios consiste em qualquer um dos seguintes atos:

- (a) qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo desse navio, dentro de um Estado, águas interiores, águas arquipelágicas e mar territorial e
- (b) qualquer ato de incitar ou de facilitar intencionalmente um ato descrito acima.

2.2 A Pirataria na atualidade

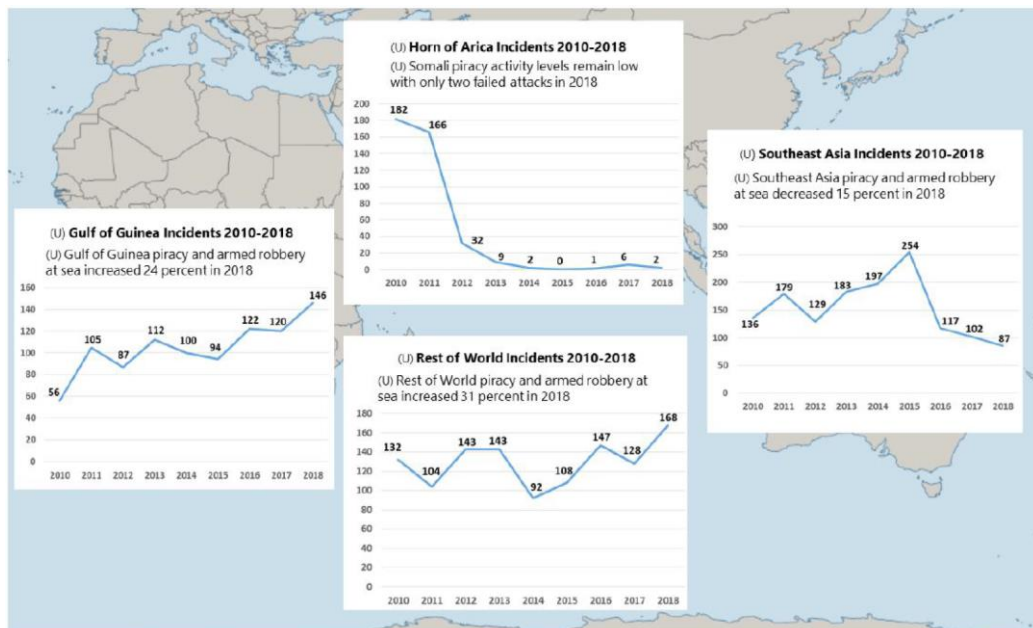
O mundo tem visto recentemente uma movimentação econômica extraordinária em todos os continentes, e parte expressiva dessa movimentação vem sendo realizada através dos mares.

Com o final da Guerra Fria e a redução do patrulhamento de algumas áreas, a pirataria nos mares voltou a crescer de forma mais organizada. Os piratas de hoje estão mais preparados. Ao invés de “navegarem pelas estrelas”, passaram a usar equipamentos de localização GPS, a fazer uso de internet e ainda dispõem de armas modernas e melhores.

Observou-se nos últimos anos uma rede criminosa bastante complexa. Os piratas modernos miram o lucro imediato, tal qual antigamente, mas não se amedrontam com facilidade; pelo contrário, causam medo e ansiedade em suas vítimas, que nunca sabem como a história vai acabar. Infelizmente, muitas vezes, não termina bem.

As áreas mais afetadas pela pirataria no mundo são a Oeste da África (Golfo da Guiné), Leste da África (Mar Vermelho, Golfo de Áden e Mar Arábico) e Sudeste da Ásia como ilustra a figura 1 abaixo do Escritório de Inteligência Naval (ONI, em inglês) dos Estados Unidos da América (EUA):

Figura 1 - Dados de Incidentes de Pirataria e roubo à mão armada de 2010 a 2018.



Fonte: *Annual Worldwide Threat to Shipping (WTS) Summary 2018*

A pirataria aumentou nos mares do mundo em 2018, com um aumento acentuado nos ataques contra navios e tripulações em toda a África Ocidental, revela o último relatório anual de pirataria pela Câmara de Comércio Internacional do Departamento Marítimo Internacional (IMB, em inglês).

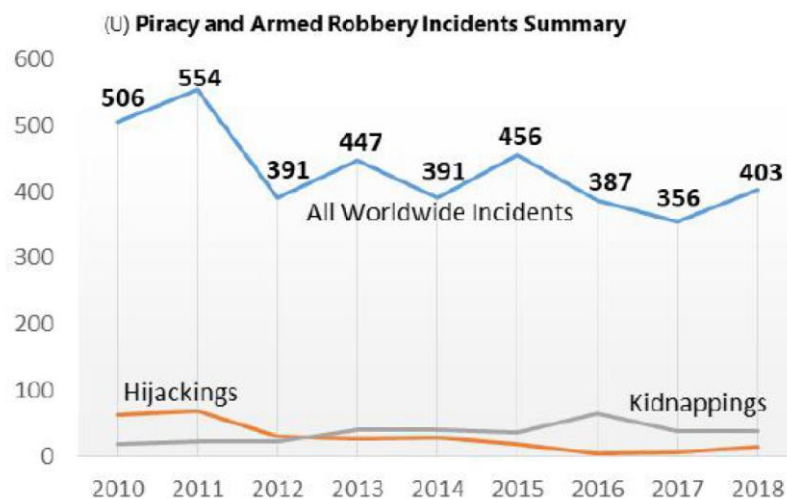
Em todo o mundo, o Centro de Comunicação à Pirataria (PRC, em inglês) do IMB registrou 201 incidentes de pirataria marítima e assalto à mão armada em 2018, acima de 180 em 2017 (*IMB Piracy Report, 2018*)³.

O Golfo da Guiné continua a ser cada vez mais perigoso para os mercantes. Relatos de ataques em águas entre a Costa do Marfim e a República Democrática do Congo mais que dobraram em 2018, contabilizando todos os seis sequestros em todo o mundo, 13 dos 18 navios disparados, 130 dos 141 sequestrados capturados no mundo e 78 dos 83 marítimos sequestrados para resgate.

A região viu um aumento significativo na violência no último trimestre de 2018. Embarcações foram abordadas por piratas bem fora das águas territoriais, com a tripulação sequestrada e levada para a Nigéria, onde foram mantidas como reféns.

De acordo com último relatório anual do WTS da ONI, os números de incidentes de pirataria e roubo à mão armada em todo o mundo cresceram 13% em 2018 quando comparado com o ano anterior como mostra a figura 2 abaixo:

Figura 2 - Resumo de Incidentes de Pirataria e Assalto à mão armada no mundo



Fonte: *Annual Worldwide Threat to Shipping (WTS) Summary 2018*

As ações das Nações Unidas, da Organização Marítima Internacional e do Grupo de Contato sobre Pirataria na costa da Somália tem se mostrado ineficientes no combate à pirataria. Muito ainda precisa ser feito para apoiar os marítimos e suas famílias. Os números indicam que

³ E-book *IMB Piracy and Armed Robbery against ships: Report for the period 1 January – 31 December 2018*

mais de 5.700 marítimos já foram tomados como reféns em vários incidentes registrados em todo o mundo desde 2007. Altos índices de ansiedade têm sido evidentes todos os dias por marítimos enquanto navegam em, ou para, águas perigosas. Suas famílias compartilham essas preocupações também, muitas vezes com um sentimento de desamparo.⁴

Perspectiva da Nigéria

Nos últimos três meses de 2018, 41 sequestros foram registrados nas águas da Nigéria. Em 27 de outubro de 2018, 11 tripulantes foram sequestrados de um navio de contêineres a 70 milhas náuticas da Ilha de Bonny, na Nigéria. Dois dias depois, piratas nigerianos em uma lancha sequestraram um navio-tanque a 100 milhas náuticas de Point Noire, no Congo. Oito dos 18 tripulantes foram sequestrados (*IMB Piracy Report, 2018*). Perceba como os criminosos armados estão chegando ao mar e visando uma maior variedade de navios.

Ameaça Somali

Piratas da Somália estão agora usando navios mercantes sequestrados como navios-mãe para realizar ataques no norte do Mar da Arábia e perto da costa da Índia, a mais de 1500 milhas náuticas da Somália segundo o *World Shipping Council (WSC, 2019)*⁵. Os piratas utilizando armas de fogo podem disparar contra os navios a fim de desacelerar ou parar os navios na tentativa de subirem a bordo.

Embora nenhum navio tenha sido sequestrado na região da Somália, piratas atiraram contra um navio-tanque Suezmax no Golfo de Áden, bem como um navio-tanque de produtos e um graneleiro a mais de trezentos quilômetros da costa da Somália (*IMB Piracy Report, 2018*). O IMB solicita aos Comandantes que sejam mantidos altos níveis de vigilância quando navegarem por essas águas e seguirem as recomendações mais recentes do *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security (BMP)*. Por essa razão, destaca-se a exigência da presença contínua da União Europeia (UE) e das marinhas internacionais em torno do Chifre da África.

⁴ E-book *Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents (2016, p. 4)*

⁵ Mais informações em: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/piracy>

Filipinas

Dez incidentes foram registrados nas ilhas Filipinas - abaixo dos 22 em 2017. O fundeadouro de Batangas é responsável por cinco deles. Em um ataque, suspeitos militantes atiraram em um navio de carga geral (*IMB Piracy Report*, 2018).

Na Ásia, mais de 90% dos incidentes são assaltos à mão armada a navios visto que ocorrem dentro do Mar Territorial⁶ desses países de acordo com Masafumi Kuroki (2019)⁷, Diretor Executivo da *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Information Sharing Centre* (ReCAAP ISC, em inglês).

De acordo com o último relatório da ReCAAP ISC em 2018 foram registrados 76 incidentes envolvendo pirataria e assaltos à mão armada no continente asiático, 25% menor se comparado com 2017. Verificou-se que 75% dos incidentes ocorreram com o navio fundeado ou atracado e os 25% restantes em navegação.

América Central

Segundo o Relatório Anual do *Caribbean Safety and Security Net* (CSSN, em inglês, 2018), cuja missão principal é a coleta e disseminação de informações precisas sobre crimes contra iates no Caribe, em 2018 vimos um aumento significativo no total de incidentes relatados na bacia do Caribe, aumento de 27% em 2018 comparando com 2017 (de 88 para 112 em 2018). Incidentes não-violentos aumentaram 42% em relação ao ano anterior, de 74 para 105. Os incidentes violentos diminuíram 50% de 14 para 7 eventos em 2018. Não houveram bem-sucedidos ataques em 2018, o que é uma mudança bem-vinda em relação a 2017, embora tenha havido um cenário de aumento na atividade geral.

Brasil

No Brasil não temos ocorrência de pirataria marítima como ocorrem na África. Os casos mais reportados são de assalto à mão armada, apesar de, muitas vezes, fazerem uso do termo “pirataria” indistintamente. Os casos mais recorrentes encontram-se no Rio Amazonas e no Porto de Santos.

⁶ Conforme definido pelo Artigo 3 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

⁷ Fonte: *Annual Report 2018: Piracy and Armed Robbery against ships in Asia*

Conforme o Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA). “Estamos sendo saqueados nos nossos rios. Nós não temos polícia nos rios, como se tem nas estradas ou nas cidades. Precisamos da presença da polícia ou da segurança nacional (CARVALHO, 2018)”.

Ainda segundo ele, estima-se que as empresas de navegação perdem cerca de R\$ 100 milhões por ano com a pirataria. A criminalidade e a falta de ordenamento são os principais problemas enfrentados pelo transporte hidroviário na região amazônica.

Navegar pelos afluentes da região amazônica se tornou sinônimo de risco de vida para os donos de embarcações, comerciantes, ribeirinhos e até mesmo turistas. Os piratas atuam em toda a extensão da bacia amazônica, tendo como foco principal o roubo de carga, em especial combustíveis, além do roubo de pertences pessoais, embarcações ou substâncias entorpecentes; relata o SYNDARMA.

Como exemplo, podemos tomar a cidade de Coari, agora mais conhecida como a “capital dos piratas” da Amazônia (ARAÚJO, 2018)⁸. Ela fica a cerca de 363 km de Manaus. Os piratas escolhem pontos estratégicos às margens do Rio Solimões e seus afluentes para atuarem. Seus objetivos são primariamente o roubo de cargas de drogas que descem o rio, vindas da Colômbia ou Peru, cujo destino é Manaus.

Segundo o promotor Wesley Machado, representante do Ministério Público do Estado do Amazonas (MP-AM) em Coari:

Nós tivemos inicialmente o desenvolvimento de pequenos grupos ligados à pirataria nos rios, grupos desorganizados cuja principal finalidade era atingir o patrimônio, praticar crimes contra o patrimônio, roubo de cargas, especialmente de combustíveis. Entretanto, nos últimos anos, com a atuação de facções criminosas com âmbito nacional no estado do Amazonas, nós tivemos o crescimento da importância dessa rota do tráfico e tivemos a atuação ou o início da atuação de algumas facções do Rio de Janeiro e São Paulo, na tentativa de comandar essa rota do tráfico (MACHADO, 2018).

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Adalberto Tokarski, afirma que o problema da pirataria na Amazônia é grave: “Em razão dos constantes assaltos às embarcações na região, os fretes estão encarecendo por conta dos custos na contratação de segurança privada pelos armadores” (TOKARSKI, 2018).

⁸ Mais detalhes em: <https://br.sputniknews.com/brasil/2018092612301223-coari-pcc-capital-piratas/>

Para Tokarski, a solução para o problema está numa ação coordenada, com o uso de inteligência, envolvendo Polícia Federal, polícias estaduais e Marinha do Brasil.

Nem o maior Porto da América Latina, Porto de Santos, localizado no litoral de São Paulo escapa da ação de assalto à mão armada.

O Porto de Santos tem uma extensão de cais de 15.960 metros⁹ e área útil de 7,8 milhões de metros quadrados como mostra a figura 3. Conta com nada menos que 55 terminais marítimos e retroportuários e 65 berços de atracação, dos quais 14 são de terminais privados como Cutrale, Dow Química, Usiminas, Valefértil e Embraport além de seis amplas áreas de fundeio na costa.

Inaugurado há 126 anos, o Porto de Santos tem uma área de influência econômica que engloba mais de 50% do PIB do Brasil e 49% da produção nacional. Além de ser o mais importante do país, tem mais de 25% de participação na balança comercial.

Figura 3 - Acesso ao Porto de Santos



Fonte: Porto de Santos¹⁰

Conforme apurou o G1 Santos, em agosto de 2018 homens armados invadiram o navio Grande Francia, de bandeira italiana, a 15 quilômetros do acesso ao Porto de Santos e em

⁹ AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS. Regulamento de Exploração do Porto de Santos 2014 p. 11

¹⁰ Mais detalhes em: <http://www.portodesantos.com.br/infraestrutura/acesso-aquaviario/>

dezembro de 2018, o navio Cap San Marco, de bandeira dinamarquesa, foi invadido a quase 20 quilômetros do acesso ao Porto de Santos, no litoral de São Paulo.

2.3 As características das ameaças

Nigéria

A pirataria na Nigéria é mais característica de terrorismo onde está mais conectada à uma conotação política que não existe nos outros locais, nomeadamente uma ligação com o Movimento de Emancipação do Níger. Quando há sequestros, visa obter concessões políticas e não resgates como acontece na Somália. Os ataques acabam frequentemente com mortos e feridos onde o objetivo maior é disseminar o terror.

Sudeste Asiático

No Sudeste Asiático, a pirataria é considerada um problema endêmico por razões econômicas, sociológicas e políticas. Sua geografia facilita e protege a atuação dos piratas. Sendo assim, eles não têm necessidade de se aventurar oceano afora como ocorre na costa da Somália, por exemplo. Também há muita violência e a ligação com o terrorismo é bem mais evidente. Existe um número significativo de organizações terroristas que usam o meio marítimo, pelo menos, para fins logísticos. Entre elas estão a Al Qaeda e Abdul Raheem an-Nashiri conhecido como “Prince of the Sea” (LEHR, 2007).¹¹

Depois do grande ataque terrorista de 11 de setembro ter sido por via aérea e outros por vias terrestres (Metrô de Londres e Estação Central de comboios em Madrid), existe forte probabilidade que o próximo seja através do mar.

Com exceção da Nigéria, a pirataria tem como objetivo central ganhos financeiros ou materiais, não apresenta motivações políticas embora esteja imensamente ligada às condições sociais e políticas do país de onde residem e à forma com que o respectivo Estado exerce a sua autoridade.

América Central

Na América Central, dois tipos diferentes de eventos de pirataria normalmente ocorrem. A Pirataria por um grande barco de pesca com cerca de 15 a 21 metros, ou por uma ou mais

¹¹ LEHR, Peter. *Violence at sea: piracy in the age of global terrorism* (2007, p. 84)

pequenas pirogas. “A piroga é uma embarcação primitiva, rústica, caracterizada por sua forma comprida e estreita e que alcança boa velocidade. É usada comumente por indígenas de várias partes do mundo” (DICIO, 2019)¹².

A Pirataria por piroga é mais comum, mas com menos risco de violência e danos significativos à embarcação. Baseado em dados CSSN, estes são muito mais comuns e podem variar de uma única piroga com 6 ou mais piratas, ou mais frequentemente uma pequena frota de múltiplas pirogas (3-6, transportando de 20 a 30 ou mais piratas) cada um geralmente armado com uma arma, facão ou faca. Geralmente atacam durante o dia.

Brasil

Os piratas no Brasil diferem muito dos outros países. Eles normalmente arrombam contêineres e roubam cargas, quase sempre sem violência, embora atuem armados. A situação considerada mais preocupante pelas empresas de navegação é a do porto de Santos.

Segundo o Presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR), Severino Almeida Filho:

No Brasil não há e não vejo condições efetivas de termos uma pirataria clássica. Isso não quer dizer que não temos roubos. Esses nossos piratas chegam aos navios como ratos e desaparecem como ratos (ALMEIDA FILHO, 2009)¹³

Somália

O estado caótico da Somália e a falta de um governo central, aliados à localização do país no Chifre da África, criaram as condições apropriadas para o crescimento da pirataria na região bem no início da década de 1990¹⁴. Com o colapso do governo central, barcos e navios pescando ilegalmente nas águas da Somália passaram a ser comuns.

Ainda nessa década, após o colapso do governo e da economia da Somália, piratas somalis começaram a atacar embarcações e equipes de resgates para ganhos privados. Devido à sua localização perto do Golfo de Áden, um corredor marítimo estratégico, essas ações influenciaram muito as rotas e operações de transporte marítimo, custando à economia

¹² Dicionário online de Português (DICIO)

¹³ Mais detalhes em: <http://feeds.folha.uol.com.br/bsp/dinheiro/fi1406200913.htm>

¹⁴ Mais detalhes em: *United States Counter Piracy and Maritime Security Action Plan* (2014, p. 6)

global cifras bilionárias aumentando os custos de comercialização. A falta de estabilidade regional, aliada à corrupção, facilitou ainda mais a disseminação da pirataria no Chifre da África, já que os criminosos tinham pouco desestímulo ou restrições para descontinuar a prática lucrativa. O aumento na riqueza dos piratas levou à expansão de suas infraestruturas e capacidades em terra.

Desde 1991, a Somália passa por uma emergência complexa e persistente devido à insegurança alimentar crônica, à violência generalizada e às secas e inundações recorrentes¹⁵. Alguns piratas são antigos pescadores, que argumentam que os navios estrangeiros estão ameaçando seu sustento pescando nas águas somalis.

Os estudiosos concordam que a raiz do aumento da pirataria somali é a falta de governança e uma população com poucas fontes de renda. Refúgio seguro, a oportunidade e dificuldades econômicas foram causas principais para que a pirataria se tornasse tão endêmica.

Refúgio seguro porque a Somália tem uma faixa costeira quase 2300 milhas, dando aos piratas acesso ao Mar Vermelho, ao Golfo de Áden, ao Oceano Índico e às Seychelles (WAY, p. 23, 2013)¹⁶. Ampla oportunidade para pirataria porque o Golfo de Áden é um dos canais mais movimentados do mundo e por isso os navios têm de reduzir velocidade para entrar no estreito do Golfo de Aden, tornando a tarefa dos piratas mais simples.

E por fim, há evidência suficiente de dificuldades econômicas. Com suporte oportuno e generoso de doadores, foi possível fornecer ajuda de forma eficaz, atingindo atualmente quase 3 milhões das mais vulneráveis pessoas, com intervenções totalizando US\$ 840,3 milhões no Plano de Resposta Humanitária de 2018 segundo a *United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs* (OCHA, em inglês, 2019)¹⁷. Em 21 de janeiro, o Governo Federal da Somália e a Organização das Nações Unidas (ONU) lançaram o Plano de Resposta Humanitária 2019 para a Somália, solicitando quase US\$ 1,1 bilhão para prestar assistência humanitária a 3,4 milhões de pessoas¹⁸.

¹⁵ Mais detalhes em: <https://nacoesunidas.org/inundacoes-afetam-quase-meio-milhao-de-pessoas-na-somalia-diz-onu/>

¹⁶ Mais detalhes em: WAY, Lyndon C. S. *Orientalism in online news: BBC stories of Somali piracy*.

¹⁷ Mais detalhes em: <https://www.unocha.org/fr/node/952194>

¹⁸ E-book *Somalia Humanitarian Response Plan* e também https://www.usaid.gov/sites/default/files/documents/1866/somalia_ce_fs01_03-20-2019.pdf

Com as empresas estrangeiras despejando ilegalmente uma grande quantidade de resíduos nucleares e perigosos em águas somalis (WAY, p. 23, 2013)¹⁹, destruindo o litoral que costumava sustentar milhares de pessoas como fonte de alimento e sustento, levou à forte procura da pirataria como alternativa de renda.

As empresas estrangeiras também exacerbaram a situação da Somália com a pesca excessiva, já que suas águas são algumas das áreas de pesca mais abundantes do mundo. Isso faz com que os pescadores locais sejam tentados a irem para a pirataria.

Os piratas, sendo ex-pescadores, são jovens com muitas poucas alternativas para ganhar dinheiro sem se dedicar ao crime (PICHON, 2019)²⁰. Juntas, estas condições produzem uma situação na Somália onde a pirataria é desenfreada.

A pirataria somali envolve navios sequestradores e a tripulação mantida refém para auferir resgates. Geralmente, a carga não é roubada e os reféns raramente são mortos²¹. Portanto, os piratas eventualmente tocam na carga e a tripulação é de longe o bem mais valioso. O que ocorre muitas vezes é a embarcação ser conduzida até o porto somali mais próximo e, a partir desse ponto, a parte mais tensa da operação normalmente acontece.

As fatalidades que ocorrem normalmente são resultado de maus tratos ou negligências severas nas mãos dos captores.

Os navios sequestrados e a tripulação são mantidos pelo tempo necessário para obter retornos financeiros, podendo até levar anos. Um único ataque pirata pode afetar os interesses de diversos países diferentes já que o dono da carga pode ser diferente da nação do destino da mesma, a bandeira do navio pode ser diferente da nacionalidade dos tripulantes ou até do dono do navio e este pode estar navegando por região costeira de outra nação.

Quase 12% do petróleo mundial passa pelo Golfo de Áden, um dos canais mais importantes do mundo²². Logo, esses ataques piratas enfraquecem a confiança nessa linha marítima, aumentam as taxas de seguro marítimo e os custos de carga, aumentam o risco de danos ambientais e ameaçam as vidas de marítimos na busca por resgate.

¹⁹ Mais detalhes em: WAY, Lyndon C. S. *Orientalism in online news: BBC stories of Somali piracy*.

²⁰ Mais detalhes em: *Piracy and Armed Robbery off the coast of Africa* (2019, p. 6)

²¹ Mais detalhes em: *United States Counter Piracy and Maritime Security Action Plan* (2014, p. 6)

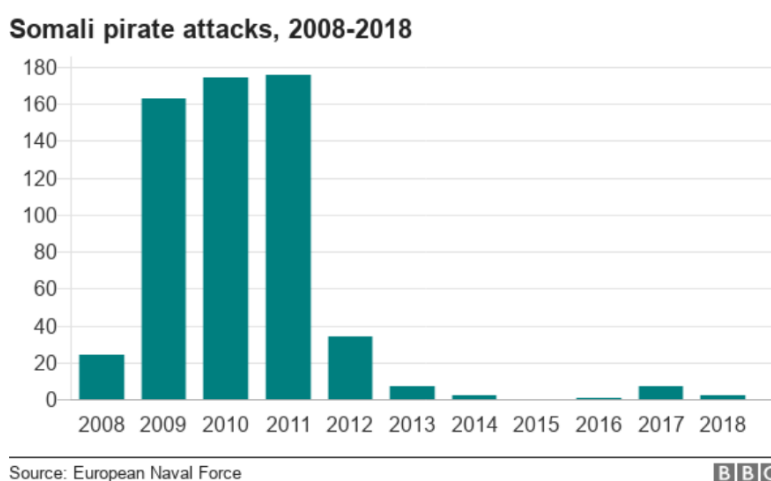
²² Mais detalhes em: *United States Counter Piracy and Maritime Security Action Plan* (2014, p. 6)

Normalmente, os piratas armados usam barcos com motor de popa para se aproximar e embarcar em embarcações comerciais mais lentas. Se o navio sequestrado tiver baixo valor de resgate, como um barco de pesca, os piratas podem usá-lo como um “navio-mãe” para lançar ataques adicionais mais longe da costa em navios mercantes maiores e mais lucrativos.

Os pagamentos de resgates são a força vital das redes de piratas somalis onde usam esses recursos para expandirem suas redes criminosas e incluam outras atividades ilegais além dos limites geográficos do próprio país. Os piratas somalis já receberam centenas de milhões de dólares em resgate. No geral, a pirataria e os crimes marítimos relacionados nesta região custam anualmente à comunidade internacional bilhões de dólares²³.

A pirataria na costa da Somália, geralmente para resgate, reduziu significativamente nos últimos anos de acordo com a figura 4, em parte devido às extensas patrulhas militares internacionais, onde boletins de ameaças e suas avaliações foram liberados pelo Centro de Proteção Marítima da União Europeia – Chifre da África (MSCHOA) e com participação também dos EUA bem como ao apoio às comunidades pesqueiras locais segundo a BBC News (2018).

Figura 4 - Ataques Piratas na Somália de 2008 a 2018



Fonte: *European Naval Force*²⁴

²³ Mais detalhes em: *United States Counter Piracy and Maritime Security Action Plan* (2014, p. 7)

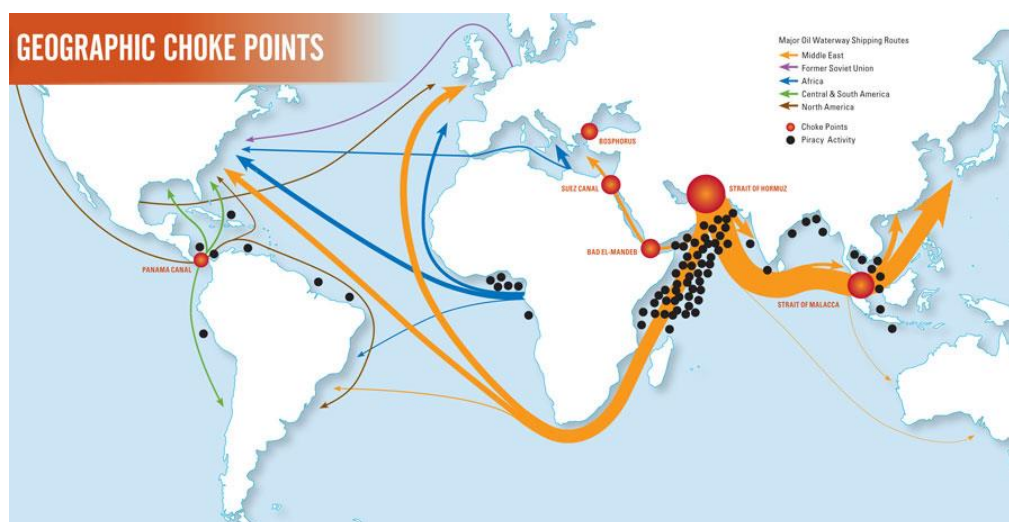
²⁴ Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-46454055>

2.4 Estreitos Geográficos e a Pirataria

Não é apenas na sua dimensão numérica que reside a importância de se combater a pirataria. O que a trouxe para o centro das preocupações dos Governos e dos principais responsáveis pela proteção marítima é a sua ocorrência e concentração nas principais rotas de navegação do mercado marítimo mundial.

O Canal do Panamá, o Estreito de Malacca, o Estreito de Hormuz, o Canal do Suez, o Estreito de Bab-el-Mandeb, o Estreito de Bosphorus dentre outros são pontos estratégicos para a navegação como elucidada a figura 5, principalmente por envolver menores distâncias. Em muitos casos, derrotas alternativas são inexistentes ou impraticáveis.

Figura 5 - Estreitos Geográficos



Fonte: *American Security Project*²⁵

Principais rotas internacionais de navios-tanque: passam por um número relativamente pequeno de estreitos (choque point, em inglês) e por isso são altamente vulneráveis à pirataria.

O Estreito de Bab-el-Mandeb fica entre o Iêmen e a Somália conforme mostra a figura 6:

²⁵ Mais detalhes em: <https://www.americansecurityproject.org/climate-energy-and-security/energy/todays-supply/geographic-choke-points/>

Figura 6 - Estreito de Bab-el-Mandeb



Fonte: Regional Maritime Information Fusion Center²⁶

Abordar com sucesso essa ameaça é um desafio complexo para governos e empresas. O *World Shipping Council (WSC, em inglês)* e suas empresas associadas estão trabalhando em estreita colaboração com a *International Chamber of Shipping (ICS, em inglês)*, outras associações internacionais de comércio marítimo, a Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês) e vários governos para monitorar de perto a atual crise da pirataria no Oceano Índico e reduzir o risco de que navios comerciais que transitam pela região afetada sejam atacados e sequestrados com sucesso.

²⁶ Mais detalhes em: http://crfimmadagascar.org/en/violent-acts-at-sea/ops-bab-el-mandeb-24-hours-anti-piracy-helpline/attachment/fe7c521847364f569d496c21b106cb08_181/

3. MEDIDAS INTERNACIONAIS QUE TORNAM OS NAVIOS E AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS MAIS SEGURAS

3.1 O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias

A proteção sempre foi uma preocupação internacional, mas tomou uma nova dimensão desde os ataques terroristas em Nova York em 11 de Setembro de 2001. No entanto, os navios sempre foram expostos para intrusos, sejam piratas ou assaltantes politicamente motivados.

A adoção do Código Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar foi realizada através de uma emenda à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974. O novo capítulo XI-2 da Convenção faz referência a um Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS)²⁷.

Em 1 de Julho de 2004, o Código ISPS entrou em vigor exigindo que toda Empresa tenha um Oficial de Proteção da Companhia (CSO) e o navio um oficial de proteção do navio (SSO) responsável pela proteção do navio, conforme estabelecido no Plano de Proteção do Navio (SSP, em inglês).

O não cumprimento ou uma atitude desleixada em relação ao SSP indubitavelmente afetará não só a integridade pessoal da tripulação e integridade estrutural e organizacional da embarcação, mas também criam dificuldades nos portos de escala onde os operadores das instalações portuárias estão aplicando o Código ISPS obrigatório internacionalmente.

Sua estrutura é constituída em duas partes: uma parte A de cumprimento obrigatório, com requisitos a serem cumpridos pela indústria marítima, e uma parte B de caráter recomendatório, com diretrizes relativas às disposições da parte A.

3.2 A aplicabilidade

De acordo com o Código, a aplicabilidade se dispõe da seguinte forma:

3.1 Este Código aplica-se a:

1. os seguintes tipos de navios envolvidos em viagens internacionais:
 1. navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;

²⁷ Mais detalhes em: http://web.antaq.gov.br/Portal/IntInter_ISPSCode.asp

2. navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta e
3. unidades móveis de perfuração ao largo da costa; e instalações portuárias que servem tais navios envolvidos em viagens internacionais.

3.2 Não obstante as disposições da seção 3.1.2, os Governos Contratantes deverão decidir a extensão da aplicação desta parte do Código às instalações portuárias dentro de seu território que, embora sejam utilizadas principalmente por navios não envolvidos em viagens internacionais, tenham que, ocasionalmente, servir a navios que estejam chegando ou partindo para uma viagem internacional.

O termo “navio”, conforme utilizado neste Código, inclui unidades móveis de perfuração ao largo da costa e embarcações de alta velocidade, conforme definido na regra XI-2/1.

3.3 O Plano de Proteção do Navio

É um plano elaborado visando garantir a aplicação de medidas a bordo do navio criadas para proteger pessoas a bordo, cargas, unidades de transporte de cargas, provisões do navio ou o próprio navio dos riscos de um incidente de proteção.

Todo navio deverá ter a bordo um plano de proteção do navio aprovado pela Administração. O plano deverá dispor sobre medidas para os três níveis de proteção.

Segundo o Código ISPS, o plano deverá incluir:

- Medidas para prevenir que armas, substâncias perigosas e dispositivos cujo transporte não seja autorizado, sejam introduzidos a bordo do navio;
- Identificação de áreas restritas e de medidas para prevenir o acesso não autorizado;
- Medidas para prevenir o acesso não autorizado ao navio;
- Procedimentos para responder a ameaças de proteção e a violações de medidas de proteção, incluindo disposições relativas à manutenção de operações críticas do navio ou da interface navio/porto;
- Procedimentos para evacuação no caso de ameaças de proteção ou de violações da proteção;
- Procedimentos para treinamentos, simulações e exercícios relacionados ao plano;

- Identificação do oficial de proteção do navio e
- Identificação do Oficial de Proteção da Companhia, incluindo informações para contato 24 horas, dentre outros.

O Plano deve conter estratégias para proteger a embarcação quando entrar ou estiver programado para entrar ou passar por áreas conhecidas de ataques violentos contra embarcações.

Deverá ser estipulado no Plano que o Comandante tem autoridade absoluta, sendo responsável por tomar decisões relativas à segurança e proteção do navio e de solicitar a assistência da Companhia ou de qualquer Governo contratante conforme necessário.

3.4 Níveis de Proteção

Os Governos Contratantes deverão estabelecer níveis de proteção e prover diretrizes para a defesa contra incidentes de proteção. Níveis mais elevados de proteção são indicativos de maior probabilidade da ocorrência de um incidente de proteção.

Nível 1 de proteção significa o nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo. É o nível no qual os navios e instalações portuárias normalmente operam.

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.

O Plano de Proteção deve ser baseado na avaliação de risco detalhando respostas predeterminadas que enderecem aumento ou diminuição dos níveis de proteção.

3.5 Oficial de Proteção do Navio

Sob os termos do Código, um Oficial de Proteção do Navio (SSO) deverá ser designado para cada navio.

Sua responsabilidade inclui executar inspeções regulares da proteção do navio, manter e supervisionar a implementação do plano de proteção do navio, propor alterações ao plano de proteção do navio, coordenar os aspectos de proteção do manuseio de cargas e de provisões do navio, assegurar que o pessoal de bordo receba o treinamento adequado, reportar todos os incidentes de proteção dentre outros descritos em outras seções no Código.

3.6 Oficial de Proteção da Companhia

O Oficial de Proteção da Companhia significa a pessoa designada por ela para garantir que seja feita uma avaliação de proteção do navio; que seja elaborado um plano de proteção do navio e que o mesmo seja submetido para aprovação e conseqüentemente implementado e mantido; e elo de ligação com os funcionários de proteção das instalações portuárias e o oficial de proteção do navio.

3.7 Sistema de Alerta de Proteção do Navio

Como parte do Plano de Proteção do Navio, temos o Sistema de Alerta de Proteção do Navio (SSAS, em inglês) que é uma medida de segurança para fortalecer a proteção do navio e subjugar atos de pirataria e/ou terrorismo contra o transporte marítimo.

A ideia básica é que, no caso de uma tentativa de tentativa de pirataria, ato terrorista ou qualquer outro incidente que possa ser definido como uma ameaça ao navio sob a proteção marítima, o sinal do SSAS do navio será ativado onde forças policiais ou militares seriam enviadas para resgate.

O SSAS é um tipo de sistema de alarme silencioso que, quando ativado, não emite qualquer sinal audiovisual no navio ou em embarcações ou forças de proteção próximas. Na maioria dos casos, o alerta é primeiro recebido pelo proprietário do navio ou por um terceirizado de gestão do SSAS, depois passado para o estado da bandeira do navio, e esses receptores são

obrigados a informar as autoridades nacionais dos estados costeiros onde o navio estiver navegando.

O SSAS é protegido com uma senha para impedir a configuração não autorizada ou testá-lo além do comandante do navio ou pessoal autorizado.

Sob o aspecto da Resolução do *Maritime Safety Committee* (MSC, em inglês) 136(76) adotada em 11 de dezembro de 2002 – Padrões de Performance para o Sistema de Alerta de Proteção de Navio - os pontos de ativação devem ser instalados no Passadiço e em outros locais.

De acordo com a Circular MSC 1190 de 30 de maio de 2006 da IMO – Orientação sobre o fornecimento de informação para identificar navios ao transmitir alertas de proteção do navio – as seguintes informações devem ser inclusas no sinal:

- Nome do navio;
- Número IMO de identificação do navio;
- Indicativo de chamada;
- Identidade do serviço móvel marítimo;
- Posição GNSS (latitude e longitude) do navio; e
- Data e hora da posição GNSS.

4. FORÇAS DE REPRESSÃO

4.1 Uso de Forças Navais contra ataques piratas e assaltos à mão armada

“Todos os Estados cooperarão em toda a medida do possível na repressão pirataria em alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado” (UNCLOS, Artigo 100).

A Resolução 60/30 Oceanos e a Lei do Mar adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas²⁸ estabelece em seu parágrafo cinquenta:

Encoraja os Estados a cooperarem para enfrentar ameaças à segurança e proteção marítimas, incluindo pirataria, assalto à mão armada no mar, contrabando e atos terroristas contra transporte marítimo, instalações offshore e outros interesses marítimos, através de instrumentos bilaterais e multilaterais e mecanismos destinados a monitorizar, prevenir e responder a tais ameaças.

A Resolução 1838 (2008) do Conselho de Proteção das Nações Unidas estabelece em seu parágrafo segundo que:

Os Estados interessados na proteção das atividades marítimas devem participar ativamente na luta contra a pirataria em alto mar na costa da Somália, em particular, no estabelecimento de navios e aeronaves militares, em conformidade com o Direito Internacional, como refletido na Convenção.

Os vários instrumentos internacionais enfatizam a necessidade de cooperação internacional na prevenção e repressão da pirataria marítima e assalto à mão armada contra navios. Isso inclui solicitar a participação dos Estados com o fornecimento de forças navais.

É também fundamental que os Estados cooperem entre si e com a IMO no relato de atos de pirataria e compartilhamento de informações conforme a Resolução 64/71 Oceanos e a lei do Mar da Assembleia Geral da Nações Unidas em seu parágrafo 71:

Enfatiza a importância de relatar imediatamente incidentes para permitir informações precisas sobre o escopo do problema da pirataria e do assalto à mão armada contra navios e, no caso de assaltos à mão armada contra navios, dentro do Estado costeiro, realça a importância de um compartilhamento eficaz de informações com os Estados potencialmente afetados por incidentes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios, e toma nota do importante papel da IMO.

²⁸ *General Assembly. Resolution adopted by the General Assembly on 29 November 2005.*

A cooperação entre países foi essencial para a criação de Forças Navais Internacionais sendo reforçadas por patrulhamento aéreo com o uso de Helicópteros, drones e aviões não tripulados capazes de ampliar as áreas de monitoramento que buscam prevenir ataques piratas tanto para resguardar a integridade das embarcações e salvaguardar a vida humana no mar, quanto para garantir que as rotas de comércio marítimo internacional permaneçam seguras.

4.2 EU NAVFOR

A União Europeia (UE) está preocupada com o efeito da pirataria na Somália e do assalto à mão armada no mar na costa do Chifre de África e no Oceano Índico Ocidental.

Como resultado, e como parte de sua Abordagem Integrada à Somália, a UE lançou a Força Naval da União Europeia Operação Atalanta (EU NAVFOR) em dezembro de 2008.

Suas atribuições são:

- Proteger os navios que participam do Programa Alimentar Mundial, da Missão da União Africana na Somália e de outras embarcações vulneráveis.
- Deter, Prevenir e Reprimir a pirataria e assaltos à mão armada no mar.
- Monitorar as atividades de pesca na costa da Somália.
- Apoiar outras missões da UE e organizações internacionais que trabalham para reforçar a proteção e a capacidade marítima na região.

Dados recolhidos desde 2008 demonstram que a EU NAVFOR, em cooperação com os seus parceiros de contra pirataria, se tornou altamente eficaz na prevenção de ataques antes que eles aconteçam.

A EU NAVFOR abrange o lado sul do Mar Vermelho, o Golfo de Áden e uma grande parte do Oceano Índico, incluindo as Seicheles, as Maurícias e os Comores. A área de operações inclui também o território costeiro da Somália, bem como as suas águas territoriais e internas. Isso representa uma área de cerca de 4.700.000 milhas náuticas.

Os navios de guerra da EU NAVFOR também conduzem patrulhas no Corredor de Trânsito Internacionalmente Recomendado (IRTC, em inglês) no Golfo de Áden e no Oceano Índico.

4.3 Forças Marítimas Combinadas

A Forças Marítimas Combinadas²⁹ (CMF, em inglês) são uma parceria naval multinacional que existe para promover segurança, estabilidade e prosperidade em aproximadamente 3,2 milhões de milhas quadradas de águas internacionais que abrangem algumas das rotas marítimas mais importantes do mundo.

Os principais objetivos da CMF são derrotar o terrorismo, prevenir a pirataria, incentivar a cooperação regional e promover um ambiente marítimo seguro. Possui 33 países membros dentre os quais destacamos: Brasil, Estados Unidos da América, Canadá, França, Alemanha, Singapura, Portugal, Reino Unido, Qatar, Austrália, dentre outros.

Inclui três forças de tarefa combinadas (CTF, em inglês):

CTF 150 (Operações de Proteção Marítima e Contraterrorismo)

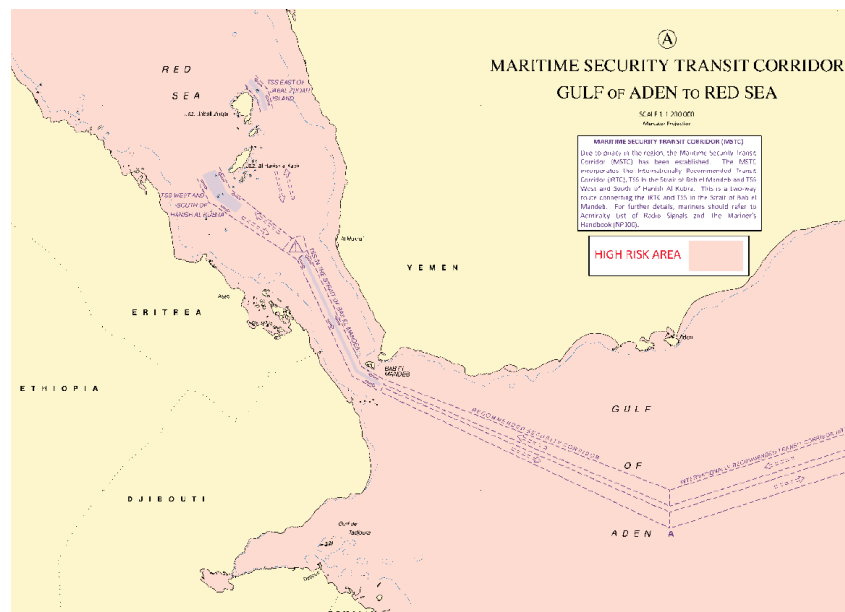
CTF 151 (Contra Pirataria)

CTF 152 (Operações de Proteção Marítima no Golfo da Arábia)

Em conjunto com forças da EU NAVFOR e outras organizações independentes nações como a China e Índia, CTF151 ajuda patrulhar o IRTC no Golfo de Aden e na Bacia da Somália, incluindo o Corredor de Trânsito de Proteção Marítima (MSTC, em inglês) que inclui o IRTC e se estende através do Bab Al Mandeb para o sul do Mar Vermelho como mostra a figura 7.

²⁹ Mais detalhes em: <https://combinedmaritimeforces.com/about/>

Figura 7 - Corredor de Trânsito de Proteção Marítima do Golfo de Áden para o Mar Vermelho



Fonte: Carta de Proteção Marítima Q6099 - Mar Vermelho, Golfo de Áden e Mar Árábico³⁰

4.4 No Brasil

Um novo está sendo preparado pelas Autoridades Federais para coibir e combater ilícitos no Porto de Santos, no litoral de São Paulo (PIMENTEL, 2019)³¹. A Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS) objetiva a criação de um protocolo unificado para dificultar o embarque de ilícitos e invasões a navios.

A esse protocolo, chamamos de Plano de Reação Estratégica do Porto de Santos (PRESP). O trabalho é desenvolvido desde o início de 2019 pelos integrantes da comissão: Polícia Federal, Receita Federal, Marinha do Brasil, autoridade portuária e os comandos das polícias estaduais. E pode servir de modelo aos outros portos, já que é inédito no Brasil.

³⁰ Mais detalhes em:

https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6099_A4.pdf

³¹ Mais detalhes em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/04/08/autoridades-federais-montam-plano-inedito-para-combater-crimes-no-porto-de-santos.ghtml>

O desenvolvimento do PRESP ocorre em conjunto com a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), sediada em Brasília (DF) e que coordena as 21 CESPOTOS do país.

Em paralelo, a Marinha do Brasil recentemente adquiriu o “Caveirão do Mar”, uma lancha blindada e de rápida velocidade que está sendo utilizada no Porto de Santos atualmente como principal meio para repressão à pirataria, narcotráfico e crimes ambientais conforme a figura 8.

Figura 8 - Lancha 'Mangangá', da Marinha do Brasil, em operação no Porto de Santos



Foto: José Claudio Pimentel/G1³²

Além dessa, a Marinha do Brasil possui outra embarcação idêntica em Foz do Iguaçu, na Tríplice Fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai, e outras duas na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro.

O Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste, que é vizinho à Capitania dos Portos de São Paulo, tem à disposição os Avisos-Patrulha Barracuda e Espadarte. São embarcações de guerra, menos ágeis que a Mangangá, mas maiores em dimensões.

³² Mais detalhes em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/02/28/novo-caveirao-do-mar-e-usado-no-combate-ao-narcotrafico-e-a-pirataria-no-porto-de-santos.ghtml>

5.0 AS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS NO COMBATE À PIRATARIA

Antes de 1992, os Comandantes de navios e armadores não tinham para onde recorrer quando seus navios eram atacados, roubados ou sequestrados no porto ou no mar. Houve, portanto, a necessidade de criação de um serviço que atendesse denúncias contra pirataria, assalto à mão armada e clandestinos a bordo.

A IMO reconhece que a cooperação regional entre Estados tem um papel fundamental na solução de problemas de pirataria e assaltos à mão armada. Por isso, ela fornece assistência ao longo de todo o processo de desenvolvimento e implantação dos acordos entre os países. Os Estados signatários se comprometem a compartilhar e divulgar informações relevantes para reprimir tais atos³³.

5.1 IMB PRC

O Centro de Denúncias contra Pirataria do IMB (IMB PRC, em inglês) é administrado 24 horas por dia, livre de taxas e preparado para receber e promulgar relatórios de ataques ou tentativas de ataques em todo o mundo³⁴.

Ela é uma agência independente e não governamental com sede em Kuala Lumpur, na Malásia. Seu objetivo é aumentar a conscientização dentro da indústria de transporte marítimo sobre áreas de alto risco de ataques piratas e portos específicos ou fundeadouros onde assaltos à mão armada a bordo de navios ocorreram.

O IMB PRC atua como um único ponto de contato para os comandantes em qualquer parte do mundo, cujos navios foram atacados ou sequestrados por piratas. Toda a informação recebida é imediatamente retransmitida às agências policiais locais solicitando assistência. A informação também é transmitida imediatamente para todos os navios nas regiões IOR e AOR do sistema INMARSAT-C SafetyNet, fornecendo inteligência vital e aumentando a conscientização.

³³ Mais detalhes em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>

³⁴ Mais detalhes em: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

É possível realizar uma denúncia através e-mail, telefone ou através de um relatório disponível em seu endereço eletrônico. Lá, também é possível visualizar um mapa dos últimos casos de pirataria registrados no mundo.

5.2 UKMTO

As Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO, em inglês) são um braço da Marinha Real Britânica com o objetivo de fornecer informações oportunas sobre proteção marítima, muitas vezes atuando como o principal ponto de contato para embarcações mercantes envolvidas em incidentes marítimos ou viajando dentro de uma área de alto risco³⁵.

O UKMTO também administra Áreas de Registro Voluntários (VRA, em inglês), conforme detalhado em várias Cartas de Proteção Marítima. Esses esquemas são para aumentar a segurança das embarcações mercantes e, portanto, os Comandantes são encorajados a enviar relatórios regularmente, fornecendo sua posição, rumo, velocidade e ETA em seu próximo porto enquanto em trânsito.

No caso de um incidente, a UKMTO pode informar as autoridades regionais relevantes, alertar e aconselhar os navios nas proximidades do incidente. O UKMTO recebe informações de muitas organizações dentro da região, incluindo uma variedade de centros de operações marítimas e autoridades portuárias, o que possibilita uma maior conscientização da situação marítima que é utilizada no apoio ao comércio marítimo global.

Toda a informação recebida pela UKMTO é estritamente controlada num sistema de informação seguro onde se reconhece a fonte e o conteúdo da informação. É importante notar que, embora o UKMTO faça a ligação com as operações marítimas militares, o seu papel não é coordenar uma resposta militar.

Áreas de Registro Voluntário

A UKMTO fornece Orientação de Proteção Marítima ao marítimo que estiver navegando na VRA. Ela recebe relatórios e informações sobre incidentes suspeitos de

³⁵ Mais detalhes em: <https://www.ukmto.org/about-ukmto>

embarcações mercantes e compartilha essas informações com seus contatos regionais, nacionais, bem como com a indústria e os navios que operam nessa área.

Todos os navios que operam dentro da VRA são encorajados a se registrarem no UKMTO. O registro estabelece contato direto entre o navio relator e a UKMTO.

Os navios também são encorajados a relatar informações de posição diariamente enquanto estiverem operando na ARV (inclusive quando fundeados ou atracados).

A Área de Registro Voluntário da UKMTO é identificada em Cartas de Proteção Marítima, como o UKHO Q6099.

As Cartas de Proteção Marítima contêm informações críticas de segurança para auxiliar as equipes do passadiço no planejamento de passagens seguras por áreas de alto risco, as quais são claramente identificadas nessas cartas como podemos observar na figura 9. Toda a informação é recolhida pelo Instituto Hidrográfico do Reino Unido (UKHO, em inglês) através do trabalho com a Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO, em inglês) e outras organizações governamentais, assegurando que cada carta possua a informação mais precisa, atualizada e verificada disponível.

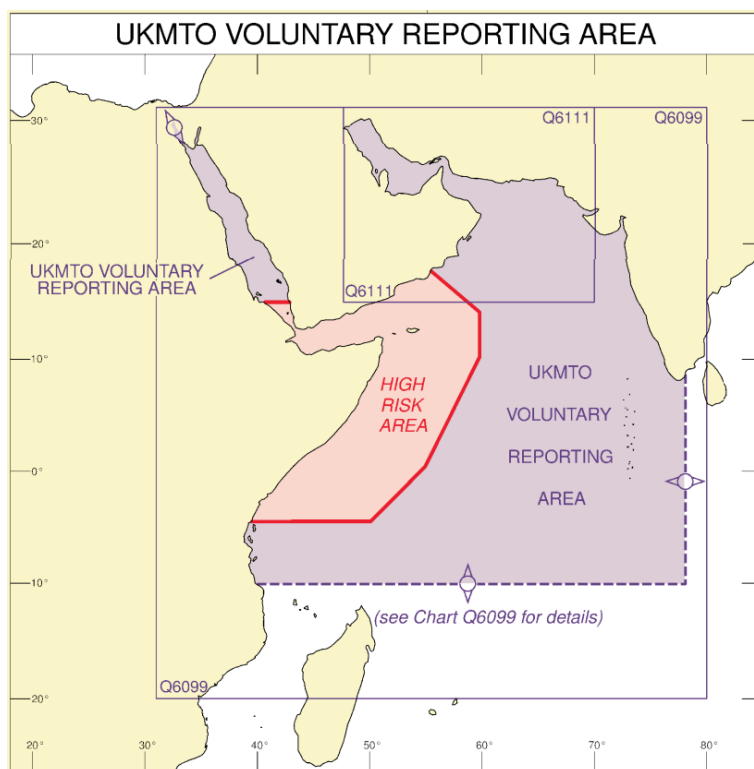
Cada Carta de Proteção Marítima inclui:

- Informações sobre perigos à proteção da navegação, incluindo pirataria, terrorismo, embargos, campos minados, zonas de exclusão, bloqueios e pesca ilegal. Esta informação, quando usada ao lado de cartas náuticas, pode ajudar a garantir a segurança de navios, tripulação e carga.

- Conselhos gerais de proteção, medidas de autoproteção, procedimentos de proteção e contatos regionais, bem como requisitos de roteiros e relatórios implementados por forças militares ou de proteção.

As cartas de proteção marítima não substituem as cartas náuticas, mas as complementam.

Figura 9 - UKMTO Área de Registro Voluntário e Área de Alto Risco



Fonte: Carta de Proteção Marítima Q6111³⁶

Na figura 10, é possível identificar que estão disponíveis as seguintes Cartas de Proteção Marítimas:

Q6099 – Mar Vermelho, Golfo de Áden e Mar Arábico

Q6110 – Mar Mediterrâneo

Q6111 – Golfo Pérsico e Mar Arábico

Q6112 – Karãchi a Hong Kong

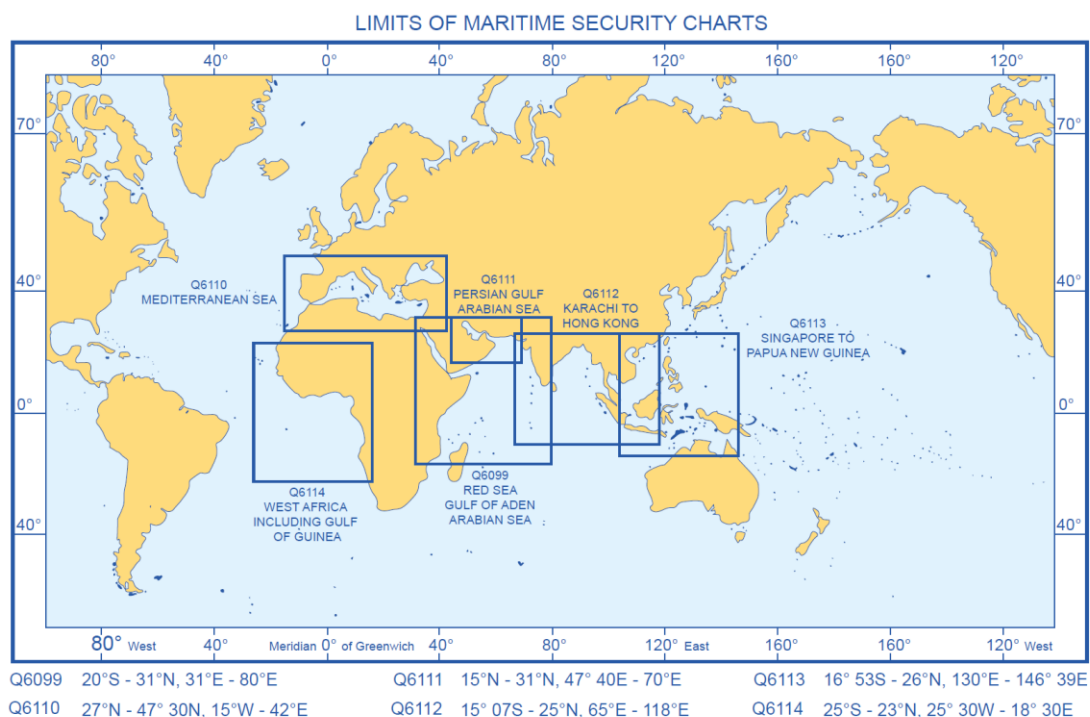
Q6113 – Singapura a Papua Nova Guiné

Q6114 – Oeste da África incluindo Golfo da Guiné.

³⁶ Mais detalhes em:

https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6111_A4.pdf

Figura 10 - Limites das Cartas de Proteção Marítimas



Fonte: Publicação *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Master and Seafarers* (p. 4, 2018).

5.3 Conscientização do Domínio Marinho para o Comércio – Golfo da Guiné

A Conscientização do Domínio Marinho para o Comércio – Golfo da Guiné (MDAT-GoG, em inglês) fornece um serviço contínuo 24 horas por dia por especialistas militares. O MDAT-GoG recebe relatórios, compartilha atualizações importantes e fornece orientação sobre padrões operacionais de embarcações, riscos de proteção com a comunidade marítima do Golfo da Guiné.

O MDAT-GoG é um serviço operado pelas marinhas francesas e britânicas a partir dos centros em Brest, França, Portsmouth e Reino Unido. Tem como objetivo desenvolver, manter e compartilhar detalhes do panorama do domínio marítimo das águas na costa oeste da África. O MDAT-GoG administra a VRA sob o qual as embarcações mercantes são encorajadas a reportar informações de posição enquanto operarem nessa área.

5.4 ReCAAP

O Acordo de Cooperação Regional sobre Combate à Pirataria e Assalto à Mão Armada contra Navios na Ásia (ReCAAP, em inglês) é o primeiro acordo regional entre governos para promover e reforçar a cooperação contra a pirataria e assaltos à mão armada contra navios na Ásia³⁷. Ele coleta e analisa informações e publica relatórios regulares que identificam padrões e tendências destacando as boas práticas e recomendações.

O Centro de Compartilhamento de Informações da ReCAAP (ReCAAP ISC, em inglês) foi estabelecido em Singapura em 2006.

O compartilhamento de informações oportunas e precisas entre o ReCAAP ISC, os Pontos Focais da ReCAAP, as autoridades regionais e a comunidade marítima possibilitam uma resposta oportuna e uma análise precisa, além de promover a conscientização da situação entre as principais partes interessadas. Isso permite que os incidentes sejam classificados corretamente e analisados de maneira mais robusta.

Relatórios e análises oportunos e precisos também permitem que os Estados costeiros realizem ações de aplicação da lei, e os armadores, bem como os comandantes dos navios, tomem medidas de mitigação de riscos.

5.5 MSCHOA

Com até 95% do comércio dos Estados-Membros da União Europeia (em volume) transportado por via marítima e como entre 12,5% e 20% do comércio global passa pelo Golfo de Áden, a EU NAVFOR esforça-se consideravelmente para salvaguardar o comércio através desta área estratégica³⁸.

O MSCHOA é uma iniciativa estabelecida pela EU NAVFOR com a cooperação da indústria. Fornece monitoramento 24 horas dos navios que transitam pelo Golfo de Áden enquanto o fornecimento de um site interativo permite que o Centro comunique as mais recentes orientações antipirataria à Indústria Marítima. As empresas de navegação são encorajadas a registrarem suas embarcações ao navegar nessa região.

³⁷ Concluído em novembro de 2004 por 16 países na Ásia, entrou em vigor em setembro de 2006. Mais detalhes em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>

³⁸ Mais detalhes em: <https://on-shore.mschoa.org/about-mschoa/>

6. GUIAS INTERNACIONAIS DE COMBATE À PIRATARIA

Dado que a instabilidade regional introduziu ameaças à proteção marítima impedindo o livre comércio no mar, foram criados Circulares da IMO e produzidos guias pelas maiores associações de empresas de navegação do mundo para mitigar o risco de pirataria e outras ameaças à proteção marítima.

Esses guias produzidos pela indústria de navegação são lições aprendidas e as melhores práticas a serem seguidas pelas empresas, Comandantes e Marítimos em geral com medidas eficazes para evitar ataques piratas em áreas de alto risco.

Dados coletados bem como a experiência de Forças Militares e Navais foram importantes e essenciais para a criação desses guias específicos para cada região. As características de ataques em uma região podem ser significativamente diferentes em outras regiões³⁹.

Como guia global contra a pirataria temos o *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*. Temos o *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security* (BMP5) aplicável no Mar Vermelho, Golfo de Aden, Oceano Índico e Mar Árabe e o *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (BMP4) aplicável somente na Somália. E na Ásia temos o *Regional Guide to counter Piracy and Armed robbery against ships in Asia*.

Temos também o guia produzido pela ReCAAP, BIMCO e IMB, chamado de *Tips on Avoiding Piracy, Robbery and Theft*.

6.1 O planejamento da Empresa

Esses guias mencionam os procedimentos a serem tomados pela empresa antes de o navio navegar por áreas de alto risco. O risco irá variar de região para região, portanto, faz-se necessário fazer uma avaliação de riscos para cada caso.

É recomendado que as empresas de navegação através do CSOs se registrem nos mais diversos endereços eletrônicos das Organizações Internacionais como UKMTO, MSCHOA,

³⁹ E-book *Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents* (2016, p. 5)

ReCCAP ISC, IMB PRC, MDAT-GoG etc. para que obtenham as últimas informações atualizadas por esses órgãos.

Após avaliar os riscos, a empresa deve revisar a Avaliação de Proteção do Navio e como está a implementação do Plano de Proteção do Navio. Em seguida, deve colocar as medidas de proteção em prática.

A empresa deve garantir que as equipes sejam informadas sobre quaisquer ameaças de pirataria e roubo que pode ser encontrado durante a viagem e oferecer orientações ao Comandante sobre derrotas mais recomendadas nas áreas de alto risco.

6.2 O planejamento do Comandante

De acordo com Guia Global Contra a Pirataria e a MSC. 1/Circular 1334 da IMO, o planejamento do Comandante deve englobar:

- Colocação das medidas do Plano de Proteção em prática e realizar exercícios com a tripulação;
- Realização de briefing com a tripulação deixando bem clara a localização do ponto de encontro. Testar o SSAS, sistemas de comunicação, luzes do convés e luzes de busca;
- Assegurar que haja um Plano de Comunicação de Emergência próximo das estações de comunicação;
- O AIS pode ser desligado, a critério do Comandante, enquanto navegando em áreas de alto risco. Mas se já estiver sob ataque, o Comandante deve assegurar que esteja ligado.
- Registro do navio nas Áreas de Registro Voluntário;
- Manter comunicação com o meio exterior o mínimo possível para evitar que informações críticas caiam em mãos erradas, em especial minimizando o uso do VHF;
- Ao navegar em áreas de alto risco não realizar manutenções em equipamentos críticos e todos os equipamentos essenciais na praça de máquinas devem estar imediatamente disponíveis;

- Qualquer trabalho fora das acomodações deve ser estritamente controlado e, de modo similar, os pontos de acesso ao casario;

- É importante que os navios estejam aptos a responderem prontamente aos avisos de ataques assim que a informação for promulgada através do INMARSAT SafetyNet, Navtex ou através de Forças Navais ou Militares;

- A velocidade do navio deve ser aumentada para o máximo nível e, se as condições de navegação permitirem, o Comandante pode aproar ao vento para retirar qualquer sombra em ambos os lados do navio para dificultar a aproximação da embarcação pirata ou, se a aproximação for iminente, o Comandante pode realizar manobras para evitar que os piratas subam a bordo sem reduzir drasticamente a velocidade do navio;

- A estadia no fundeadouro deve ser a mínima possível;

- A chegada na estação do Prático sincronizada com a subida do Prático a bordo diminuindo assim o período de vulnerabilidade do navio;

- Como os piratas normalmente usam embarcações menores de alta velocidade, é mais provável que os ataques ocorram em condições de tempo e mar favoráveis. Portanto, quanto mais calmo o estado do mar, maior o risco de ataque e

- Em área de alto risco, considere a utilização de sistemas de comboio oferecidos por forças militares ou navais quando disponível.

6.3 Medidas de proteção a bordo

Uma vigilância apropriada no Passadiço tanto visual como no equipamento Radar ainda são os métodos mais eficazes de proteção⁴⁰, pois a identificação antecipada de embarcações suspeitas permite que os métodos de defesa sejam preparados o que pode desencorajar as ações dos piratas. A maioria das aproximações de embarcações piratas são iniciadas pela popa da embarcação, portanto, deve-se ter ciência dos pontos cegos dos radares.

A colocação de bonecos em pontos estratégicos ao redor do navio passa a impressão de maior número de tripulantes o que pode ser bastante eficiente quando fundeado.

⁴⁰ E-book *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Master and Seafarers* (p. v e p. 40, 2018)

O uso de Circuito Interno de TV com gravação tem sido ampliado nas embarcações permitindo que o ataque seja monitorado de uma posição menos exposta.

A experiência mostra que a aplicação das recomendações nesses guias ajudará os navios a detectar, evitar, impedir ou retardar ataques.

A precoce detecção de um possível ataque pode muitas vezes ser a prevenção mais eficaz. Respostas agressivas, uma vez que um ataque está em andamento e, em particular, uma vez que os piratas embarcaram no navio, aumentam significativamente o risco para o navio e aqueles a bordo.

A instalação de estruturas de reforço nas janelas do passadiço têm sido uma opção eficiente contra invasores, visto que o passadiço é o ponto focal de um ataque.

O controle rígido de acesso ao passadiço, acomodações e praça de máquinas deve ser gerenciado para deter ou retardar as ações dos invasores.

Barreiras físicas como arames farpados podem ser usados para tornar a subida a bordo mais difícil.

O uso das mangueiras de incêndio e/ou canhões de espuma também é uma maneira eficiente de deter ou atrasar a tentativa ilegal de subida a bordo.

Ao soar o alarme do navio é uma forma de avisar aos invasores que eles foram vistos.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Constata-se que o objetivo geral deste trabalho foi atendido porque evidenciou-se que as ações criminosas são capazes de comprometer a segurança internacional, pois põem em risco os interesses marítimos em escala global, o que pode afetar a estabilidade econômica de nações.

Ressaltou-se a conduta do Comandante sob a perspectiva das Resoluções da IMO e dos Guias produzidos pelas Organizações Internacionais específicos para cada região. Portanto, todos Comandantes de embarcações devem estar cientes que os crimes marítimos não têm fronteiras para ocorrerem. Estar constantemente atualizado, realizar uma avaliação de risco antes da viagem e revisar o Plano de Proteção do Navio são as melhores formas para estar preparado aos acontecimentos.

Tal preparação, estando atento ao que está ocorrendo no mundo também, proporciona benefícios como o aumento da resiliência dos marítimos expostos a esses crimes assim como a informação de conscientização sobre a situação dos marítimos e suas famílias em geral.

O combate à pirataria passa necessariamente por uma ação em terra e por uma ação conjunta de diversos Governos. Os piratas não moram nem vivem no mar. Portanto, sem uma ação dedicada em terra com o apoio das autoridades locais, o combate será ineficiente.

Não é provável que a situação da costa da Somália e a da pirataria como um todo possam ser resolvidas definitivamente algum dia. Mesmo com o uso de forças militares, ainda não foi possível erradicá-la totalmente. A força mais poderosa contra a pirataria será sempre a paz, a criação de oportunidades e a perspectiva de um futuro melhor na Somália.

No Golfo da Guiné há uma necessidade urgente de maior cooperação e compartilhamento de inteligência entre os Estados litorâneos no Oeste da África para que ações eficazes sejam tomadas contra piratas, tanto no mar quanto em terra, onde suas operações se originam e terminam segundo o IMB.

No mar da Ásia, o ReCAAP ISC cumprimenta a recente tendência decrescente no número de incidentes de pirataria e assalto à mão armada no mar em 2018. Apesar disso, a Organização ainda pede às autoridades regulatórias e a indústria de transporte marítimo para continuarem a vigilância e a cooperação que levou aos recentes resultados.

8. REFERÊNCIAS

AKABASSI, Evelyne. **A Pirataria Marítima como ameaça à Segurança da Navegação**. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Universidade Federal Fluminense, Niteroi, 2016.

ANTAQ. **ANTAQ reúne-se com associados da Fenavega**. 2018. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/2018/08/13/antaq-reune-se-com-associados-da-fenavega/>. Acesso em: maio 2019.

ANTAQ. **ISPS Code**. Disponível em: http://web.antaq.gov.br/Portal/IntInter_ISPSCode.asp. Acesso em: maio 2019.

ARAUJO, Matheus Kuryakin Ferreira de. **Aspectos importantes na proteção de navios mercantes**. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Náuticas) – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, 2016.

ARAUJO, Thiago de. **'Capital dos Piratas': Coari vira base do PCC na Amazônia na luta pelas rotas do tráfico**. Sputnik Brasil, 2018. Disponível em: <https://br.sputniknews.com/brasil/2018092612301223-coari-pcc-capital-piratas/>. Acesso em: maio 2019.

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS. **Regulamento de Exploração do Porto de Santos**. Porto de Santos, 2014. *E-book*. Disponível em: http://www.portodesantos.com.br/wp_porto/wp-content/uploads/2018/02/REPS_160415.pdf. Acesso em: maio 2019.

BARROS, Cimone. **Empresários perdem R\$ 100 milhões por ano com pirataria nos rios da Amazônia. Amazônia notícia e informação**. 2018. Disponível em: <http://amazonia.org.br/2018/04/empresarios-perdem-r-100-milhoes-por-ano-com-pirataria-nos-rios-da-amazonia/>. Acesso em: maio 2019.

BIMCO; ICS; IGP&I CLUBS, INTERTANKO; OCIMF. **BMP4: Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy**. Version 4. Scotland, UK: Witherby Publishing Group Ltd, August 2011. *E-book*. Disponível em: https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_20111.pdf. Acesso em: abril 2019.

BIMCO; ICS; IGP&I CLUBS, INTERTANKO; OCIMF. **BMP5: Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea**. Version 5. Scotland, UK: Witherby Publishing Group Ltd, June 2018. *E-book*. Disponível em: <https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2018/06/BMP5-PP.pdf>. Acesso em: abril 2019.

BIMCO. **Reflections 2019**. Singapore, 2019. *E-book*. Disponível em <https://www.bimco.org/products/publications/free/reflections>. Acesso em: abril 2019.

BUREAU OF POLITICAL-MILITARY AFFAIRS. **United States Counter Piracy and Maritime Security Action Plan**. Junho 2014. *E-book*. Disponível em: <https://www.state.gov/t/pm/rls/othr/misc/255332.htm>. Acesso em: abril 2019.

CAVALCANTI, Rafael Reis; LIMA, Ricardo Dzedzic de Araújo. **A Pirataria Marítima no mundo contemporâneo**. Revista de Villegagnon, 2013 p. 74-79. *E-book*. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000005/000005cd.pdf>. Acesso em: abril 2019.

CMF. **About Combined Maritime Forces**. Disponível em: <https://combinedmaritimeforces.com/about/>. Acesso em: maio 2019.

CSSN. **Annual Report 2018 Reported Yacht Crime**. Disponível em: <https://safetyandsecuritynet.org/cssn-annual-report-2018-reported-yacht-crime-caribbean/>. Acesso em: maio 2019.

EUNAVFOR. **Information Booklet**. European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta. Northwood Headquarters Sandy Lane, Northwood Middlesex. *E-book*. Disponível em: http://www.eeas.europa.eu/archives/docs/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/pdf/eunavfor_brochure_en.pdf. Acesso em: abril 2019.

FALCK SAFETY SERVICES. **Curso para Profissionais de Proteção Marítima (CPPM)**. Macaé, 2019. *E-book*. Disponível em: https://relyonnutec.com/media/1378/160503_-ap_-cppm_pt_rv01.pdf. Acesso em: abril 2019.

FERREIRA, Wallace. **Debate sobre a necessidade e as polêmicas acerca do Tribunal Penal Internacional para pirataria no mar**. Junho 2013. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/24756/debate-sobre-a-necessidade-e-as-polemicas-acerca-do-tribunal-penal-internacional-para-pirataria-no-mar>. Acesso em: abril 2019.

FERREIRA, Carolina Rocha. **A Evolução da Pirataria Marítima em Águas Internacionais 2017**. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Direito e Segurança) – Faculdade de Direito Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 2017. *E-book*. Disponível em: http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/10/CEDIS-working-paper_DSD_A-Evolu%C3%A7%C3%A3o-Da-Pirataria-Mar%C3%ADtima-Em-%C3%81guas-Internacionais.pdf. Acesso em: abril 2019.

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **IMB Piracy Reporting Centre**. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>. Acesso em: maio 2019.

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **Piracy and Armed Robbery against Ships: Report for the period 1 January – 31 December 2018**. London, UK, 2019. *E-book*. Disponível em: https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf. Acesso em: abril 2019.

IMO. **Resolution A. 1025(26) Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships**. *E-book*. Disponível em:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>. Acesso em: maio 2019.

IMO. Resolution MSC. 136(76): Performance Standards for a Ship Security Alert System. *E-book*. Disponível em: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MS.136\(76\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MS.136(76).pdf). Acesso em: maio 2019.

IMO. MSC. 1/Circ. 1190: Guidance on the Provision of Information for Identifying ships when Transmitting Ship Security Alerts. *E-book*. Disponível em: http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MS.Circ.1190.pdf. Acesso em: maio 2019.

IMO. Resolution MSC.1/Circ. 1334: Piracy and Armed Robbery Against Ships. *E-book*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS.1-Circ.1334.pdf>. Acesso em: maio 2019.

IMO. Resolution MSC.1/Circ 1601: Revised Industry Counter Piracy Guidance. 2018. *E-book*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/MS.1-CIRC.1601.pdf>. Acesso em: maio 2019.

IMO. World Maritime Day: a concept of a sustainable maritime transportation system. *E-book*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Events/WorldMaritimeDay/WMD2013/Documents/CONCEPT%20OF%20SUSTAINABLE%20MARITIME%20TRANSPORT%20SYSTEM.pdf>. Acesso em: maio 2019.

IMO. Piracy and armed robbery against ships. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>. Acesso em: maio 2019.

ISWAN. Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents: Humanitarian support of seafarers and their families in cases of armed robbery and piracy attack. Version 2, 2016. *E-book*. Disponível em: <https://www.seafarerswelfare.org/resources/publications/good-practice-guide-piracy> Acesso em: abril 2019.

LEHR, Peter. **Violence at sea:** piracy in the age of global terrorism. New York 2007.

LEITE, Milu. **Piratas dos tempos modernos.** 2009. Disponível em: https://www.sescsp.org.br/online/artigo/compartilhar/5659_PIRATAS+DOS+TEMPOS+MODERNOS. Acesso em: maio 2019.

LESSA, Alves Luana. **Ascensão e declínio da pirataria marítima no Chifre da África:** territórios, territorialidades, escalas de ação e políticas de seguridade internacional. I Seminário Internacional de Ciência Política Universidade Federal do Rio Grande do Sul. UFRGS, Porto Alegre, 2015. *E-book*. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/sicp/wp-content/uploads/2015/09/3.-LESSA-Luana-Alves-Ascens%C3%A3o-e-decl%C3%ADnio-da>

pirataria-mar%C3%ADtima-no-Chifre-da-%C3%81frica-Territ%C3%B3rios-territorialidades-escalas-de-a%C3%A7%C3%A3o-e-pol%C3%ADticas-de-seguridade-internacional.pdf. Acesso em: abril 2019.

MSCHOA. Disponível em: <https://on-shore.mschoa.org/about-mschoa/>. Acesso em: maio 2019.

NATO. **ATP-02.1, Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) – Guide to Owners, Operators, Masters and Officers.** Edition A Version 1, September 2014. *E-book*. Disponível em: <https://shipping.nato.int/nsc/page27113725.aspx>. Acesso em: abril 2019.

NATO. **Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region.** Version 3, 2018. Disponível em: <https://shipping.nato.int/nsc/operations/global-maritime-risk/west-africagulf-of-guinea.aspx>. Acesso em: maio 2019

OCHA. **Somalia: 2019 Humanitarian Response Plan aims to address underlying causes to long standing issues.** 2019. Disponível em: <https://www.unocha.org/fr/node/952194>. Acesso em: maio 2019.

OCHA. **Somalia Humanitarian Response Plan**– January-December 2019. Disponível em: https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/20190118_humanitarian_response_plan.pdf. Acesso em: maio 2019.

OLIVEIRA, Virgínia Rodrigues Pinheiro de. **Pirataria Marítima.** 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Náuticas) – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, 2013.

ONI PIRACY AND MARITIME CRIME TEAM. **Annual Worldwide Threat to Shipping Summary 2018.** Office of Naval Intelligence. *E-book*. Disponível em: <https://www.oni.navy.mil/Portals/12/Intel%20agencies/piracy/20190313%20Annual%20WTS%20Summary.pdf?ver=2019-03-15-102354-000>. Acesso em: abril 2019.

ONU. **Inundações afetam quase meio milhão de pessoas na Somália, diz ONU.** 2018. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/inundacoes-afetam-quase-meio-milhao-de-pessoas-na-somalia-diz-onu/>. Acesso em: maio 2019.

PICHON, Eric; PIETSCH, Marian. **Piracy and armed robbery off the coast of Africa: EU and global impact.** EPRS European Parliamentary Research Service. March 2019. *E-book*. Disponível em: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA\(2019\)635590_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA(2019)635590_EN.pdf). Acesso em: abril 2019.

PIGEON, Maisie. et al. **The State of Maritime Piracy 2017: Assessing the Economic and Human cost report.** One Earth Future’s Oceans Beyond Piracy (OBP) program. London, UK, 23 May 2018. *E-book*. Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one_earth_future_state_of_piracy_report_2017.pdf. Acesso em: abril 2019.

PIMENTEL, José Cláudio. **Autoridades federais montam plano inédito para combater crimes no Porto de Santos.** Portal G1 Santos. 08 abril 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/04/08/autoridades-federais-montam-plano-inedito-para-combater-crimes-no-porto-de-santos.ghtml>. Acesso em: maio 2019.

PIMENTEL, José Cláudio. **Piratas armados rendem tripulação e invadem navio de bandeira italiana na costa de SP.** Portal G1 Santos. 13 agosto 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2018/08/13/piratas-armados-rendem-tripulacao-e-invadem-navio-de-bandeira-italiana-na-costa-de-sp.ghtml>. Acesso em: abril 2019.

PIMENTEL, José Cláudio. **Tripulante é amarrado em invasão 'pirata' a navio de bandeira dinamarquesa na costa de SP.** Portal G1 Santos. 03 dezembro 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2018/12/03/tripulante-e-amarrado-em-invasao-pirata-a-navio-de-bandeira-dinamarquesa-na-costa-de-sp.ghtml>. Acesso em: abril 2019.

PIMENTEL, José Cláudio. **Novo 'caveirão do mar' é usado no combate ao narcotráfico e à pirataria no Porto de Santos.** Portal G1 Santos. 28 fevereiro 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/02/28/novo-caveirao-do-mar-e-usado-no-combate-ao-narcotrafico-e-a-pirataria-no-porto-de-santos.ghtml>. Acesso em: abril 2019.

RAMOS, Sandro Fortes da Silva. **segurança marítima no golfo da guiné: uma análise crítica sobre o processo de securitização da pirataria.** 2015. Dissertação de Mestrado Acadêmico (Programa de Pós-graduação em Relações Internacionais do Instituto de Relações Internacionais da PUC-Rio) – Pontífica Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE. **Annual Report 2018: Piracy and Armed Robbery against ships in Asia.** Singapura, 2019. *E-book*. Disponível em: <http://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202018.pdf>. Acesso em: maio 2019.

RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE. **Tips on avoiding Piracy, Robbery and Theft.** Denmark, 2008. *E-book*. Disponível em: <http://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/BIMCO%20ReCAAP%20IMB%20%20Pocket%20Guide.pdf>. Acesso em: abril 2019.

RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE. **Tug Boats and Barges (TaB) Guide.** Singapore, 2013. *E-book*. Disponível em: [http://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Tug%20Boats%20and%20Barges%20\(TaB\)%20Guide%20\(Final\).pdf](http://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Tug%20Boats%20and%20Barges%20(TaB)%20Guide%20(Final).pdf). Acesso em: abril 2019.

RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE. **Guide for Tankers operating in Asia against Piracy and Armed Robbery involving oil cargo theft.** Singapore, 2015. *E-book*. Disponível em: <http://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Guide%20for%20Tankers%20Operating%20i>

n%20Asia%20Against%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Involving%20Oil%20Cargo%20Theft.pdf. Acesso em: abril 2019.

RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE. **Regional Guide to counter Piracy and Armed Robbery against ships in Asia.** Singapore, 2016. *E-book*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/ReCAAP%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships.pdf>. Acesso em: abril 2019.

REVISTA EXAME. **Piratas modernos são atraídos pela grande movimentação econômica nos mares.** 10 out. 2010 - 12 dez. 2018. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/piratas-modernos-sao-atraidos-pela-grande-movimentacao-economica-mares-474999/>. Acesso em: abril 2019.

RODRIGUES, Alexandre Daniel Cunha. **O combate à Pirataria Marítima.** Coleção Cadernos Navais Nº 41 Abril-Junho de 2012. Edições Culturais da Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Lisboa, 2012. *E-book*. Disponível em: https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernosnavais/Documents/cadernos_navais_n41_abril_junho_2012.pdf. Acesso em: abril 2019.

SILVA, Hélcio José Buck. **ISPS Code: Origem, implantação e consequências.** 2007. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica) – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, 2007.

THE UK HYDROGRAPHIC OFFICE. **Maritime Security Chart (Persian Gulf and Arabian Sea Q6111).** *E-book*. Disponível em: https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6111_A4.pdf. Acesso em: maio 2019.

THE UK HYDROGRAPHIC OFFICE. **Maritime Security Chart (Red Sea Gulf of Aden and Arabian Sea Q6099).** *E-book*. Disponível em: https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6099_A4.pdf. Acesso em: maio 2019.

TORRES, Sergio. **Piratas atacam navios de portos brasileiros.** Folha de São Paulo, 2009. Disponível em: <http://feeds.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1406200913.htm>. Acesso em: maio 2019.

UKMTO. Disponível em: <https://www.ukmto.org/about-ukmto>. Acesso em: maio 2019

UNITED NATIONS. **Resolution 1838 (2008).** Security Council. 7 October 2008. Disponível em: <https://www.securitycouncilreport.org/un-documents/document/somalia-s-res-1838.php>. Acesso em: maio 2019.

UNITED NATIONS. **60/30 Oceans and the law of the sea.** Resolution adopted by the General Assembly on 29 November 2005. Disponível em: https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/60/30. Acesso em: maio 2019.

UNITED NATIONS. **64/71 Oceans and the law of the sea**. Resolution adopted by the General Assembly on 4 December 2009. Disponível em: https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/71. Acesso em: maio 2019.

UNCLOS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. *E-book*. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: abril 2019.

USAID. **Somalia – Complex Emergency**. 2019. *E-book*. Disponível em: https://www.usaid.gov/sites/default/files/documents/1866/somalia_ce_fs01_03-20-2019.pdf. Acesso em: maio 2019.

WAY, Lyndon C. S. **Orientalism in online news: BBC stories of Somali piracy**. *Journal of African Media Studies*, volume 5 number 1. 2013. Disponível em: https://www.academia.edu/4156761/Orientalism_in_online_news_BBC_stories_of_Somali_piracy. Acesso em: maio 2019.

WORLD SHIPPING COUNCIL. **Piracy, 2019**. Disponível em: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/piracy>. Acesso em: maio 2019.

WILLIAMS, Colonel Robin L. **Somalia Piracy: Challenges and solutions**. United States Army War College. Philadelphia, 2013. *E-book*. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a593507.pdf>. Acesso em: maio 2019.