



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



JULIANA BARBOSA BARRETO



GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA A BORDO DE NAVIOS MERCANTES: A QUESTÃO DA PIRATARIA

RIO DE JANEIRO
2014

JULIANA BARBOSA BARRETO

**GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA A BORDO DE NAVIOS MERCANTES: A
QUESTÃO DA PIRATARIA**

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

Orientadora: 1Ten(T) Livia Benezath

Rio de Janeiro

2014

JULIANA BARBOSA BARRETO

**GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA A BORDO DE NAVIOS MERCANTES: A
QUESTÃO DA PIRATARIA**

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

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientadora: 1Ten(T) Lívia Benezath

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia em primeiro lugar à Deus, à minha mãe, que me apoiou incondicionalmente nos momentos mais difíceis, ao meu pai, que me incentivou e sempre apostou em mim e à minha avó Edna, pelas orações.

Dedico também aos meus amigos, que fizeram esses três anos de Escola serem menos difíceis.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar à Deus, pois Ele é tudo pra mim e sem Ele eu não chegaria aonde cheguei. Dedico a Ti, Senhor, mais essa conquista na minha vida, formatura, a qual devo a Ti. Eu posso dizer: Até aqui me ajudou o Senhor!

Agradeço também em especial aos meus pais, Angelo e Mirian, os quais amo muito, que me deram suporte emocional e financeiro, cuidaram de mim com muito amor e carinho, e apesar de todos os problemas e dificuldades sempre foram e sempre serão minha base e exemplo, à minha avó Edna por todas as orações, pois sei que todos os dias ela está de joelhos dobrados orando por mim, pelos conselhos e sábios ensinamentos, ao meu avô Jorge pelas orações, ajuda e sábias palavras, aos meus amigos pelo companheirismo durante esses três anos de Escola, ao meu camarote (X-201), pelas risadas, meu aprendizado com vocês é imensurável e agradeço à minha Orientadora, Primeiro-Tenente Livia, pelo direcionamento na confecção desta monografia.

“Porque Dele, e por Ele, e para Ele são todas as coisas; glória, pois, a Ele eternamente. Amém!” Rm 11:36

Apóstolo Paulo

RESUMO

A pirataria marítima não é um fenômeno novo. Historicamente, a sua preponderância e importância era considerável porque a insegurança dos mares foi, durante séculos um fatos dominante.

A pirataria marítima existe à escala global, tendo no ano de 2007, o número de casos aumentado, o mesmo acontecendo nos anos subseqüentes. No ano de 2011, até o dia primeiro de dezembro, foram reportados 449 casos, sendo 256 provocados por Somalis nas águas do Golfo de Aden e Bacia da Somália, em grande parte devido à deterioração da situação de segurança naquele país.

Este estudo tem como objetivo analisar a cooperação na segurança internacional no combate à pirataria marítima moderna no mundo, mostrando como a pirataria se desenvolveu ao longo do tempo, e tem como intuito aprofundar o aprendizado de um tema muito importante para os tripulantes em geral. Para atingir seu objetivo, esta pesquisa apresenta o impacto da pirataria marítima no comércio marítimo mundial salientando sua determinação nas leis marítimas internacionais. Em segundo lugar, apresenta os aspectos entrelaçados da globalização e da pirataria marítima, discutindo os recentes episódios, com ênfase na situação que ocorre na área da Somália e na cooperação entre os países afetados por esse evento, além disso, será feito um breve comentário sobre a pirataria no Brasil e a implementação do ISPS Code frisando a sua importância na segurança nos portos do país e descrevendo o plano de segurança pública portuária.

E, por fim, quero mostrar que na tentativa de diminuir essa prática, foram implementadas medidas de segurança e houve também a união de alguns países no combate à pirataria. O conhecimento sobre esse assunto é fundamental para que sejam adotadas medidas eficazes de contenção. Por isso, convido o leitor a conferir as principais características e métodos antipirataria utilizados a bordo hoje em dia, podendo assim adquirir informação suficiente para evitá-la.

Palavras-chave: Pirataria Marítima, Somália, Segurança, Código ISPS.

ABSTRACT

Maritime Piracy and armed robbery against ships is not a new phenomenon. In the past centuries the History tell us that his preponderance and importance was so considerable because the lack of safety at seas was, in those times, a predominant factor.

This issue is global, and during 2007, the number of sea piracy events was increased, as happen the same during the following years. During 2011, until the first of December was reported 449 events, 256 occurred by Somali people actions, mainly due to the deterioration of safety in Somali and in sea wares in Horn of Africa.

This study examines the international security cooperation to combat maritime piracy in the modern world, showing how piracy has evolved over time and this work aimed to deepen the learning of a very important topic for the crew in general. To achieve its goal, this research presents the impact of maritime piracy in world maritime trade stressing its determination on international maritime law. Second, it presents the intertwined aspects of globalization and maritime piracy discussing the recent episodes, with emphasis on the situation that occurs in the area of Somalia and cooperation among the countries affected by this event also will be treated some cases of piracy in Brazil and describing the implementation of ISPS Code and the national security plan for the ports.

And, finally I Want to show that in the attempt of reducing this act, measures of security were implemented and there was the union of some countries in the fight against piracy. The knowledge on this subject is essential to be adopted effective containment. Therefore, I invite the reader to see the main features and anti-piracy methods used on board today, so you can acquire enough information to avoid it.

Key-words: Maritime Piracy, Somalia, Safety, ISPS Code

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Figura 1. Visão geral da área do Golfo de Aden, p.16
- Figura 2. Escala aumentada da área do Golfo de Aden, p.17
- Figura 3. logotipo IMO, p.18
- Figura 4. Mapa de Singapura online da pirataria, p.19
- Figura 5. Mapa da Nigéria online da pirataria, p.20
- Figura 6. Embarcação escoltando navio da MAERSK, p.26
- Figura 7. Equipamento LRAD, p.35
- Figura 8. Homens Bomba, p. 38
- Figura 9. Torres Gêmeas, p.38
- Figura 10. Capitão Richard Phillips, p.39

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	09
2 O HISTÓRICO DA PIRATARIA MARÍTIMA	10
2.1 Definição	10
2.1.1 Corsário (Privateers)	11
2.1.2 Bucaneiro	11
2.1.3 Flibusteiro	12
2.2 História e origem	12
2.2.1 A Era de ouro da pirataria	13
3 SITUAÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA ATUALMENTE	14
3.1 Principais áreas de atuação da pirataria no mundo	14
3.1.1 Golfo de Aden e Oceano Índico: Caso Somália	15
3.1.1.1 Raízes sociais dos problemas da Somália	17
3.1.2 Estreito de Málaca	18
3.1.3 Golfo da Guiné	19
3.2 Globalização e a pirataria	20
3.3 Pirataria x Roubo à mão armada	21
4 AÇÕES E RESPOSTAS DADAS À PIRATARIA MARÍTIMA PELAS AUTORIDADES MARÍTIMAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	22
4.1 Iniciativas da Organização Marítima Internacional (IMO)	22
4.1.1 Código de Conduta Djibouti	23
4.1.2 ReCAAP	23
4.1.3 CNUDM	24
4.2 Operações navais de combate à pirataria	24
4.2.1 Operação "Ocean Shield"	25
4.2.2 Operação "Allied Protector"	25
4.2.3 Operação "Atalanta"	26
4.3 Convenções e Códigos que versam sobre combate à pirataria	27
4.3.1 ISPS Code	27
4.3.2 SUA (Suppression of Unlawful Acts)	28
4.3.3 UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)	28
4.4 Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM)	29

5 COMBATE À PIRATARIA NO BRASIL	30
5.1 Ações de Pirataria no Brasil	31
5.2 Plano Nacional de Segurança Pública Portuária	32
6 SISTEMAS ANTIPIRATARIA	33
6.1 Sistema SHIPLOC (Ship Localization)	33
6.2 Sistema “Secure Ship”	34
6.3 Sistema Triton Shield	34
6.4 LRAD (Long Range Acoustic Device)	35
6.5 LRIT(Long Range Identification and Tracking of Ships)	36
6.6 AIS (Automatic Identification System)	37
7 DIFERENÇAS ENTRE PIRATARIA, TERRORISMO E TERRORISMO MARÍTIMO	37
8 ÚLTIMOS ACONTECIMENTOS RELACIONADOS À PIRATARIA MARÍTIMA RETRATADOS NO FILME CAPTAIN PHILLIPS	39
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41

INTRODUÇÃO

Este trabalho versa sobre a pirataria. A escolha se deve pelo fato de o tema ser atual. É um assunto que aborda diferentes esferas, como a econômica, social e política, e afeta o nosso cotidiano. Atualmente, o termo pirataria significa a ação de crime organizado que se concentra em áreas principalmente nos Estados fracos e além das consequências econômicas internacionais que tal ato causa, causando um elevado índice de corrupção interna que afeta a estrutura e a organização desses Estados.

A questão do trabalho é encontrar uma forma de entender melhor a relação entre a pirataria antiga, desde o seu surgimento, até o molde que assumiu hoje. Para tanto, buscou-se fazer um trabalho apoiado em uma bibliografia que contasse a origem e a história da pirataria, abordando mudanças que ocorreram no ambiente até os dias atuais.

A fim de destacar o fato de que a pirataria vem ocorrendo com maior frequência do que se imagina, representando assim um perigo real à tripulação e às cargas, essa monografia aborda também a história dos piratas para entendimento de estatísticas de ataques e dos locais mais afetados e vias comerciais marítimas mais perigosas atualmente, assim como as providências e os sistemas de combate que algumas autoridades estão assumindo e principalmente as principais ações que podem ser tomadas a bordo para o combate à pirataria, uma vez que essa postura deve ser adotada antes que a violência do mar se iguale a existente em terra.

CAPÍTULO 2

O HISTÓRICO DA PIRATARIA MARÍTIMA

2.1) Definição

Definição de pirataria pela “*International Maritime Bureau (IMB)*”:

“É o ato de embarcar ou tentativa de embarque em qualquer navio com a intenção de cometer roubo ou qualquer outro crime com a intenção ou capacidade de usar a força para um ato futuro.”

Pela Convenção das Nações Unidas sobre Direitos do Mar (1982), também conhecida como Convenção da Jamaica, no artigo 101 ela foi definida como:

ARTIGO 101 - Definição de pirataria

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

De acordo com essa definição notamos que a pirataria deve ocorrer em alto mar, ou em áreas não sujeitas a jurisdição de nenhum Estado, que devem envolver duas ou mais embarcações e que o interesse é meramente a vantagem patrimonial.

A Organização Marítima Internacional (IMO) optou por uma abordagem mais abrangente do assunto que incluiu não somente a definição do Artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), mas também o crime de roubo armado.

Dessa maneira, para a IMO tanto os crimes de roubo armado à embarcações quanto de pirataria marítima se encaixam em uma mesma categoria. Independente da sua classificação legal ou da localização em que sejam cometidos os crimes, os dados são unificados e amplificam sobremaneira a questão. Essa informação é usada para proveito da mídia que divulga dados estatísticos alarmantes acerca da pirataria, porém conscientiza mais a tripulação e armadores acerca da gravidade do problema.

2.1.1) Corsário (Privateers)

O termo “*privateering*” se aplica principalmente à relação do uso privado de embarcações licenciadas (navios de guerra) por um Estado arranjado de forma intencional a pilhar/capturar propriedade inimiga em alto mar. O termo “corsair” é a versão francesa de “*privateer*”, pois justamente estas eram as principais potências que se utilizavam desse método durante o século XVIII. Junto com a onda de utilização do Estado de “*privateers*”, com características semelhantes, há a presença de mercantes armados (Armed Merchantmen), que seriam navios primariamente voltados ao comércio, mas com um contingente armado para tirar proveito de situações que poderiam gerar “prêmios”, como por exemplo, uma viagem que rendesse pouco lucro no comércio e a oportunidade de se pilhar uma carga. O seu objetivo principal era o de gerar lucro (corsários e mercantes armados) para os indivíduos envolvidos na empreitada; seus meios são geralmente violentos, envolvendo a apropriação forçada de navios e propriedade estrangeira; e sua legitimação incontestável, pois os atos de guerra marítima particulares eram sancionados formalmente pelo Estado.

A diferença entre a pirataria “comum” e a dos corsários é pequena, ocorrendo de diferente, no caso dos corsários, uma ligação deles com a marinha de um Estado e sua autoridade (que dá legitimidade, por assim dizer, às ações), mas suas ações são limitadas aos períodos de guerra e somente contra a carga de seus inimigos. Corsários inevitavelmente carregam a marca corruptiva da pirataria apesar de sua potencial utilidade para o Estado em uma Era em que a destruição do comércio inimigo foi considerada de alta prioridade estratégica.

Ou seja, O corsário, ou privateer, eram piratas autorizados por um governo através da Carta de Corso. Esse documento, quando assinado, incorporava o marítimo à marinha daquela nação de acordo com a Lei do Mar (Tratado Internacional da época).

2.1.2) Bucaneiro

Os bucaneiros eram piratas que, durante os séculos XVI e XVII, pilhavam principalmente o comércio espanhol com as suas colônias americanas. Os primeiros quartéis militares bucaneiros foram na ilha de Tortuga, sete quilômetros a noroeste da Hispaniola. Mais tarde os bucaneiros usaram a Jamaica como base das suas operações. O termo bucaneiro

também se aplica às embarcações, em geral de pequeno porte, utilizadas pelos piratas e corsários da região e da época.

2.1.3) Flibusteiros

Flibusteiro não possui uma etimologia confirmada, porém acredita-se que venha do inglês *fly boat* que significa barco ligeiro. Sua tática de ataque não se baseava em tiros de canhões e nem em batalhas navais. Esses piratas tiravam vantagem pela velocidade que os seus navios conseguiam alcançar. O navio flibusteiro também atirava, porém com canhões imprecisos. Sua utilização era mais eficaz somente quando o navio inimigo estava mais próximo, com o intuito de inutilizar o maior número de homens possível. O mais famoso foi Henry Morgan. Em 1671, trinta e sete navios liderados por ele tomaram e destruíram a antiga cidade do Panamá, considerada o local mais rico do Novo Mundo, com 30 mil habitantes. A sua destruição foi tamanha que a cidade precisou ser reconstruída.

2.2) História e origem

Sobre a história da pirataria, o primeiro relato foi escrito por Homero, na Grécia Antiga, em sua obra *Odisséia*. Ele usa o termo “pirata” para aqueles que pilhavam navios e cidades costeiras. Os povos gregos praticavam a pirataria. Atuavam sobre mercadores fenícios e assírios desde pelo menos 735 a.C. Na Idade Média a atividade passou a ser praticada pelos normandos, que atuavam principalmente nas ilhas britânicas, costa francesa e Império Germânico, mas chegavam a navegar até o Mediterrâneo e o Mar Morto. Também os muçulmanos praticaram a pirataria, que ocorreu, ainda, no Oriente (praticada por indígenas, em caráter mais local) e em grandes potências marítimas, como China e Japão. São poucos os relatos da atividade nos mares na Antiguidade, pois é durante a Segunda Onda de Expansão Comercial Européia, entre 1880 a 1940, que há uma evolução na historiografia da pirataria e atividades relacionadas. A expansão comercial compromete a pirataria indígena (ou seja, toda a atividade não-ocidental). Assim são impostos os valores europeus, da crença no progresso da civilização.

Na Idade Média, a pirataria passou a ser praticada pelos normandos (que atuavam principalmente nas ilhas britânicas, França e império germânico, embora chegassem mesmo ao Mediterrâneo e ao mar Morto), pelos Muçulmanos (Mediterrâneo) e piratas locais.

Agora, um pouco mais sobre a origem: O termo “pirata”, do grego *peirate*, significa literalmente “ladrão do mar”. Ele se refere 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. Quem não fosse interessante o suficiente para esses ladrões era vendido posteriormente como escravo. Esse termo foi usado pela primeira vez por Homero, na Grécia antiga, em sua obra “A Odisseia”: “*Donde vindes cortando as salsas vagas? Traficais? ou piratas sois errantes,*”. Não existiram somente os piratas, mas também os corsários, bucaneiros e flibusteiros, todos os quatro com o mesmo objetivo, porém com características um pouco diferentes.

2.2.1 A Era de ouro da pirataria

Entre os séculos XVI até o século XVIII, a pirataria viveu seu auge, mais conhecida como a Idade de Ouro da Pirataria. É o período onde aparece a figura dos corsários, que eram piratas autorizados pelos governos a atacar e saquear navios de nações inimigas. A pirataria assume uma característica política no cenário mundial, ajudando principalmente outras nações a deter Espanha e Portugal, pioneiros nas grandes navegações, na expansão de seus territórios. Essa tolerância temporária dada aos piratas para agirem em nome dos governos permitiu um florescimento e perpetuação da atividade de pirataria.

Enquanto os mapas se tornavam cada vez mais disponíveis, a atividade pirata aumentava. A pirataria não era só um problema europeu e americano: as embarcações de Xangai até Cingapura, do Vietnã ao Japão e à China, e até as embarcações não muçulmanas da costa norte de África eram alvos de corsários.

O Mar do Caribe era um terreno de caça para piratas que atacavam primeiramente os navios espanhóis e posteriormente aqueles de todas as nações com colônias e postos avançados de comércio na área. Os grandes tesouros de ouro e prata que a Espanha começou a enviar do Novo Mundo para a Europa logo chamaram atenção destes piratas.

As tripulações de piratas eram formadas por todos os tipos de pessoas, mas a maioria delas era de homens do mar que desejavam obter riquezas e liberdades reais. Muitos eram escravos fugitivos ou servos sem rumo. As tripulações eram normalmente muito democráticas. O capitão era eleito por ela e podia ser removido a qualquer momento.

Eles preferiam navios pequenos e rápidos, que pudessem lutar ou fugir de acordo com a ocasião. Preferiam o método de ataque que consistia em embarcar e realizar o ataque corpo a corpo. Saqueavam navios de mercadores levemente armados, mas ocasionalmente atacavam uma cidade ou um navio de guerra, caso valesse a pena.

Eles controlavam muitas cidades insulares que serviam para recrutar tripulações, vender as mercadorias capturadas, consertar navios e gastar o que saqueavam. Várias nações não davam importância, até que seus navios fossem atacados. Em meados do século XVIII, quando a colonização do Caribe tornou-se mais efetiva e a região se tornou economicamente mais importante, tornando-se assim capazes de se defender dos ataques, os piratas gradualmente desapareceram.

CAPÍTULO 3

SITUAÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA ATUALMENTE

3.1) Principais áreas de atuação da pirataria no mundo

Apesar desse ato ocorrer ao redor do mundo, existem pontos onde a incidência é maior. Atualmente, os atos de pirataria não ocorrem apenas na costa da Somália, mas também ao longo da costa entre a Arábia Saudita e o Paquistão; na África Ocidental; na paisagem imensa e complexa do Sudeste asiático; e até nas Caraíbas e nas costas do Pacífico da América Latina. Hoje o Golfo de Adens é parte do mundo mais afetada pelos ataques dos piratas, seguida pelas costas da Nigéria e da Indonésia. Em última instância são os mares africanos que sofrem particularmente o problema da pirataria. As costas entre Iêmen, Somália, Djibuti e Eritreia oferecem uma conformação muito favorável aos ataques dos piratas, porque constituem um insidioso estreito que abranda a navegação.

A criatividade para o ataque é ilimitável. Em 1999, o navio japonês Alundra Rainbow foi tomado por piratas indonésios e seus tripulantes deixados em bote salva-vidas (recolhidos 11 dias após). Posteriormente o navio foi totalmente pintado e trocou seu nome para Mega Rama, sendo interceptado pela marinha indiana após 30 dias. Em 2001 ocorreu o sequestro do Navio de carga geral indonésio Inabukwa onde 12 piratas assumiram o navio e fizeram sua tripulação andar na prancha e se atirar ao mar vendados e amarrados. Felizmente em águas rasas com corais e próximos de terra. O navio foi posteriormente recapturado já portando outro nome.

3.1.1) Golfo de Aden e Oceano Índico: Caso Somália

A pirataria na costa da Somália tem sido uma ameaça à marinha mercante internacional desde o início da guerra civil daquele país, na década de 1990. Desde 1998 há relatos deste tipo de atividade, reportado por diversas organizações internacionais, incluindo a Organização Marítima Internacional (IMO) e o Programa Alimentar Mundial que expressaram sua preocupação com o aumento nos atos de pirataria; a atividade contribuiu para um aumento nos custos do transporte marítimo, e impediram a entrega de remessas assistenciais de alimentos. Noventa por cento das remessas do Programa Alimentar Mundial são enviados pelo mar, e os navios passaram a precisar de escolta militar.

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, no início da década de 1990, com a invasão de Mogadíscio. Com o colapso do governo central, barcos e navios pescando ilegalmente nas águas da Somália passaram a ser comuns. Os piratas estavam interessados, inicialmente, em assumir o controle das águas do país antes que empresários ou milicianos se envolvessem. Os atos de pirataria foram interrompidos temporariamente com a ascensão ao poder da União das Cortes Islâmicas, em 2006, quando a lei islâmica foi implantada nos país. As atividades de pirataria foram, no entanto, retomadas depois da invasão da Somália por tropas da Etiópia.

Alguns piratas são antigos pescadores, que argumentam que os navios estrangeiros estão ameaçando seu sustento pescando nas águas somalis. Após ver o lucro potencial que a atividade oferecia, já que os resgates costumam ser pagos, os chefes militares começaram a facilitar e até mesmo patrocinar estas atividades, dividindo os lucros com os próprios piratas. Na maioria dos seqüestros realizados as vítimas não são machucadas, para que o pagamento dos resgates sejam realizados. Pelo contrário, os seqüestradores tratam bem seus reféns, na esperança de receberem os resgates, a ponto de contratar empresas na costa da Somália que lhes cozinham pratos que agradem gostos mais "ocidentalizados", como espaguete, peixes grelhados e carnes assadas, e manter um fornecimento constante de cigarros e bebidas alcoólicas das lojas no litoral. O Governo Federal de Transição fez alguns esforços para combater a pirataria permitindo ocasionalmente que navios estrangeiros entrem em território somali. No entanto, na maioria das vezes os navios estrangeiros que perseguiram piratas eram obrigados a interromper a perseguição sempre que os piratas entravam em águas territoriais

somalis. O governo da Puntlândia fez algum progresso no combate à pirataria, evidente por algumas intervenções recentes.

Em junho de 2008, logo após o envio de uma carta do Governo Federal de Transição para o presidente do Conselho de Segurança das Nações Unidas pedindo por ajuda da comunidade internacional em seus esforços para lidar com os atos de pirataria e assaltos armados cometidos contra navios na costa da Somália, uma declaração foi aprovada por unanimidade autorizando as nações que fizerem acordos com o Governo Federal de Transição a entrar em águas territoriais somalis para lidar com os piratas. A medida, promulgada pela França, pelos Estados Unidos e pelo Panamá, tem duração de seis meses. A França, inicialmente, desejava que a resolução abrangesse outras regiões que sofrem com problemas de pirataria, como a África Ocidental, porém enfrentou a oposição do Vietnã, da Líbia e, mais importante, da China, que tem poder de veto e desejava que esta autorização de violação de soberania fosse limitada à Somália.

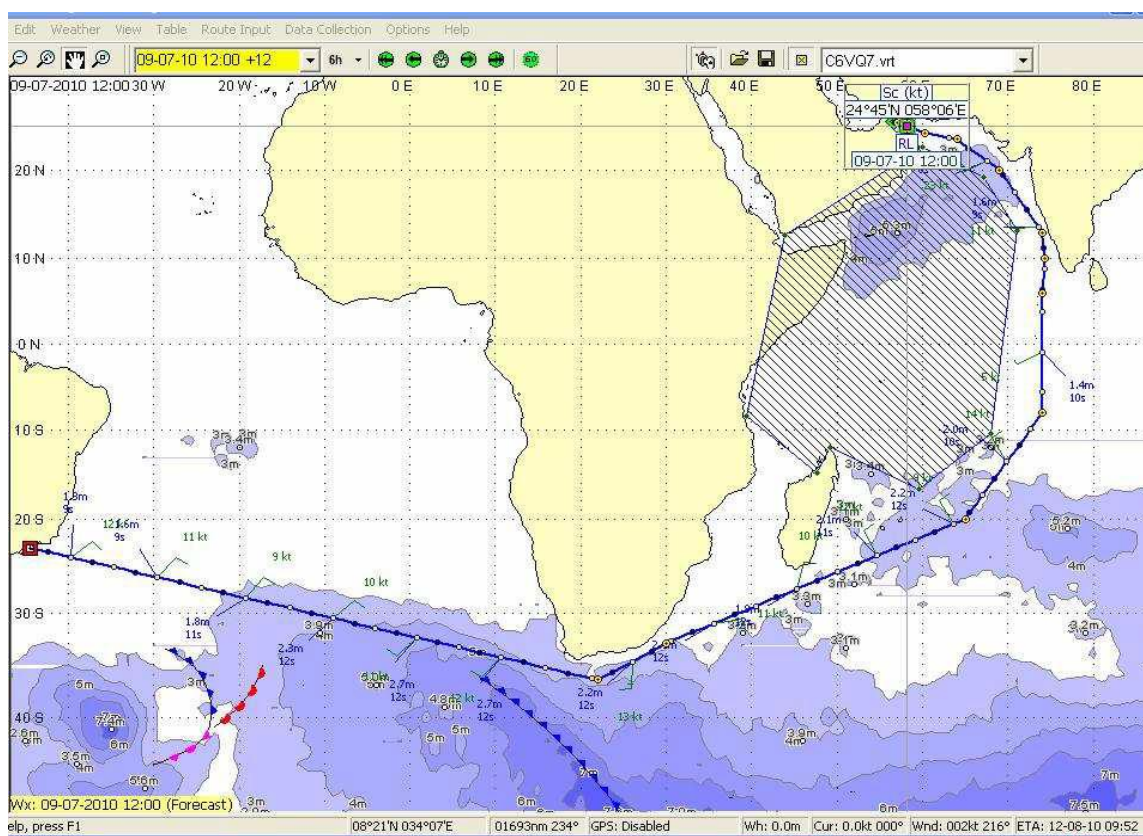


Figura 1 – Visão geral da área do Golfo de Aden: a área sombreada é de alto índice de pirataria (fonte: site de cálculo de derrotas da Transpetro S.A.).

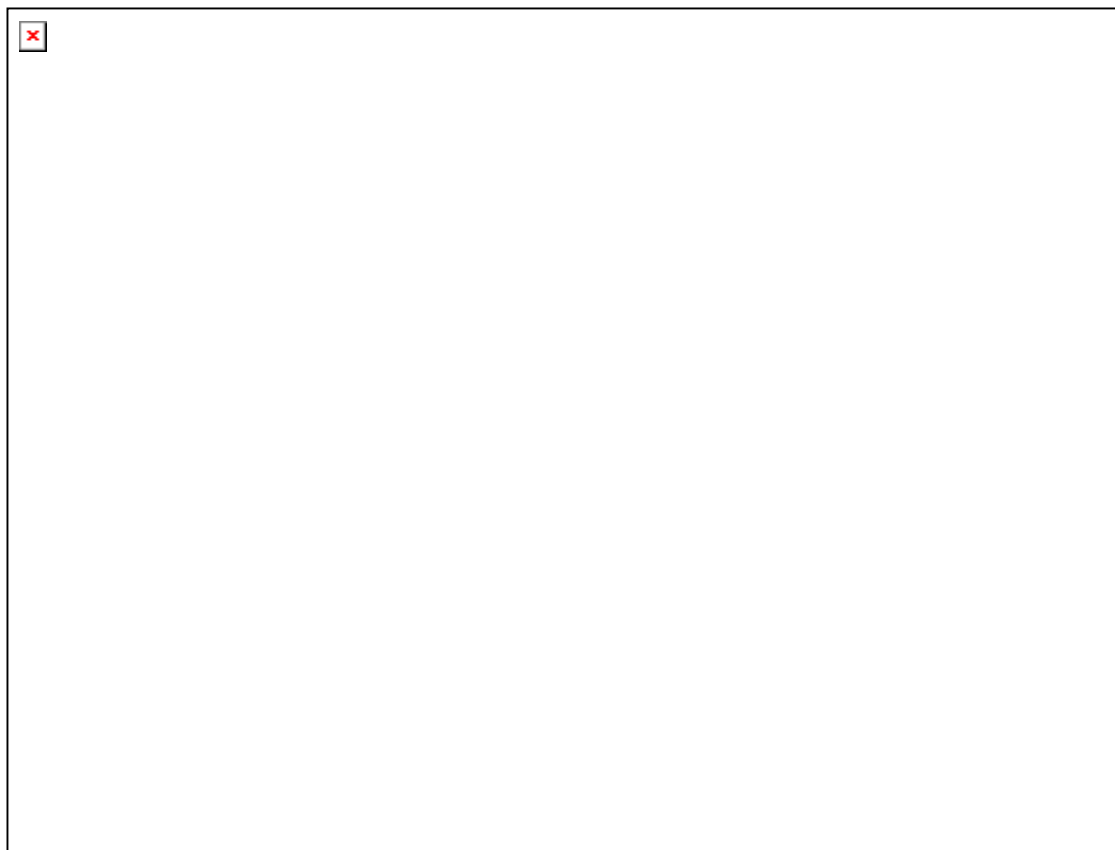


Figura 2 – Escala aumentada da área do Golfo de Aden (fonte: site de cálculo de derrotas da Transpetro S.A.).

3.1.1.1) Raízes sociais dos problemas da Somália

A raiz dos problemas na Somália está no fato de ser um país sem leis, sem possibilidade de se governar sozinho, cujas instituições nacionais estão falidas, enfraquecidas. A ausência de ordem nas terras somalis propiciou um ambiente que permite ausência de ordem no mar. À população encontra-se livre para praticar atos ilícitos impunemente, ainda que para alguns eles estejam protegendo os bens do país, a defesa apresentada por alguns piratas alegam que fazem, em realidade, o patrulhamento das águas da Somália.

A Organização das Nações Unidas e a União Européia podem enviar tropas marítimas para o local e ainda, estabelecer limites para instauração da jurisdição penal internacional, mas o problema só será resolvido com o fortalecimento da Somália como nação. Um Estado bem estruturado é aquele capaz de oferecer os serviços públicos básicos para sua população. Dentre tais serviços incluem-se atividades de cunho social, tais como saúde, educação e moradia pública, como também atividades de caráter securitário - defesa da integridade nacional e policiamento doméstico. Se esses serviços são adequadamente fornecidos pelo

Estado, seus cidadãos tornam-se capazes de viver em sociedade de maneira satisfatória e coletivamente benéfica. E a solução para o problema da pirataria na costa da Somália perpassa pela busca desse nível de estruturação para o país.

Para deter a prática da pirataria, a IMO está elaborando um plano de ação que envolve a cooperação entre governos, empresários e tripulações. O Brasil participa ativamente dessa luta, pois mantém uma representação permanente junto àquela organização – a RPB/IMO, que também conta com a assessoria técnica de um oficial mercante brasileiro, como prevê convênio existente entre a Conttmaf e nosso Governo.



Figura 3 – logotipo IMO (fonte: site da IMO).

3.1.2) Estreito de Málaca

Os crimes de pirataria já são históricos na região que circunda Singapura. A maior parte dos piratas é de origem indonésia, porém eles não impedem que essa seja uma das rotas mais populares, na qual transita quarenta por cento do comércio mundial.

A região formou em 2004 uma força tarefa, conjugando o poderio naval de três países da região – Indonésia, Malásia e Singapura. Essa união visou aumentar o patrulhamento na área porém sem intervenção externa.

Já em 2006, a Índia integrou-se a missão. O país construiu inclusive uma base em sua ilha Andamão e Nicobar visando patrulhar o mar de Andamão, adjacente ao Estreito de Málaca.

A investida teve sucesso tendo em 2010 atingido níveis muito baixos de ataques. Porém nota-se um retorno da atividade em 2013, com expressivo número de navios invadidos ainda que não tenham havido sequestros.

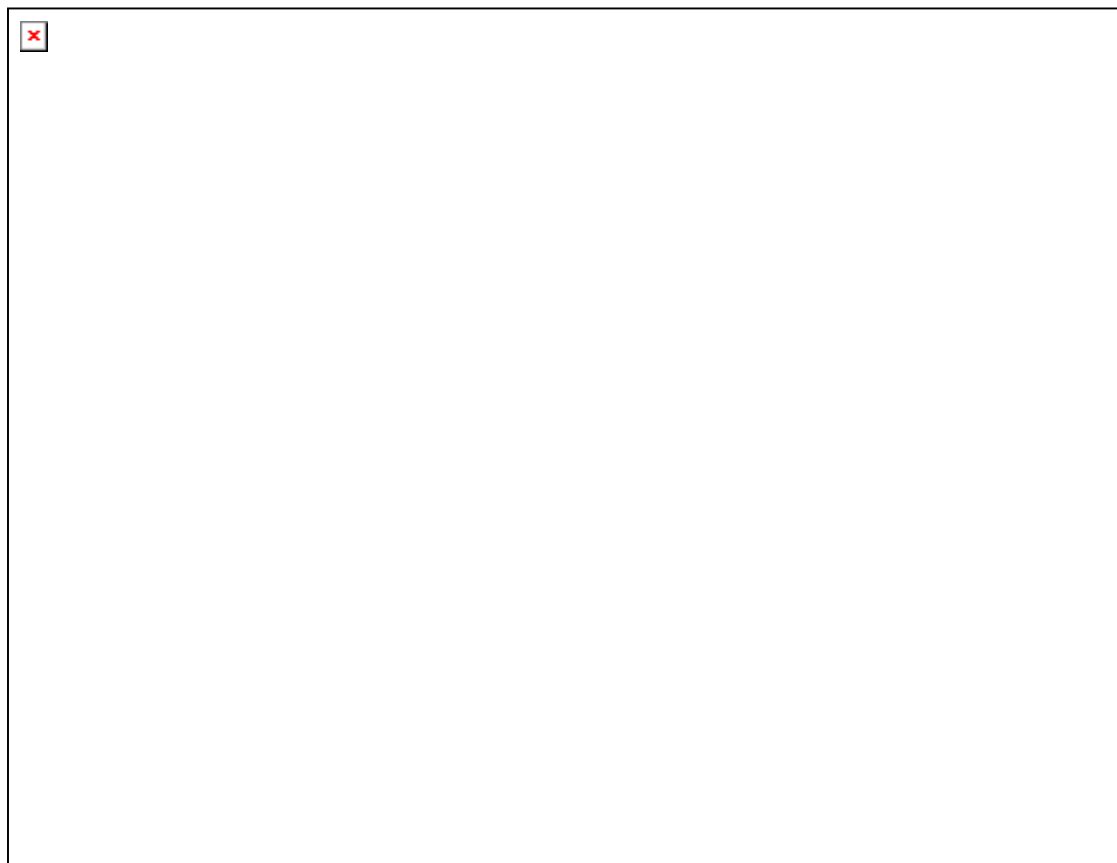


Figura 4 - Mapa de Singapura online da pirataria, adaptado de <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>, 2013

3.1.3) Golfo da Guiné

A pirataria na Nigéria tem como foco principal seu maior bem: o petróleo. O contrabando de carga compromete o comércio legal do bem e os custos por ano da atividade ilegal na região são estimados em 2 bilhões de dólares.

Os ataques são, em geral, violentos e conduzidos por gangues que agem do leste da Nigéria até o vizinho Congo sem ações efetivas do governo, enfraquecido por conflitos internos. Essas milícias desviam petróleo de oleodutos em terra e mais recentemente vêm atuando no comércio marítimo, capturando navios e aliviando em petroleiros de grande porte.

A atividade veio se intensificando de maneira preocupante. No mapa disposto abaixo, verificamos que na maior parte dos casos relatados houve disparo com arma de fogo e sequestro, demonstrando o comportamento invasivo e agressivo dos piratas da região.



Figura 5 - Mapa da Nigéria online da pirataria, adaptado de <http://www.icc-ccs.org/piracy-reportingcentre/live-piracy-map>, 2013

3.2) Globalização e pirataria

Desde o século XIX, ocorre um crescimento incessante das trocas econômicas mundiais. O desenvolvimento da tecnologia vai desde o rádio, a televisão, o fax até hoje em dia com a internet, fazendo com que transações comerciais que, antes levavam meses, hoje sejam feitas em segundos. Apesar da rapidez com que é concluído, o transporte de mercadorias, mesmo com os imensos avanços da aviação e dos navios, segue um ritmo bem mais lento. Ritmo este que ainda está sujeito a intempéries, acidentes, problemas de descarregamento, impostos, terminais sobrecarregados e roubos. É exatamente sobre esse sempre crescente volume de trocas que a pirataria vem atuando. Desta maneira, se as trocas não param de aumentar em volume e valor, é previsível que os ataques também aumentem. Geoffrey Till, professor da cátedra de Maritime Studies no Defence Studies Department do

King's College da Universidade de Londres, e analista dos reflexos da globalização na atividade marítima, em obra recente, introduz o conceito de “boa ordem no mar” (good order at sea). Para ele, o mar possuiria quatro atributos que teriam sido usados para o desenvolvimento humano: o mar como recurso, como meio de transporte e comércio, como meio de troca de informações e fonte de poder e domínio. De acordo com o Contra-Almirante Antonio Ruy de Almeida Silva, “(...) a pirataria se inclui no grupo de tensões que afetam a globalização.”

3.3) Pirataria x Roubo à mão armada

A fim de evitar as imprecisões conceituais, a IMO utiliza, para fins práticos, uma definição que inclui, além dos atos compreendidos pelo artigo 101, os atos de roubo armado (armed robbery), ainda que praticados em águas que não o alto mar, incluindo aí as águas interiores, mar territorial e ZEE (Zona Econômica Exclusiva).

1- Pirataria marítima

De acordo com a Convenção das Nações Unidas, o artigo 101 fala sobre o Direito do Mar de 1982 e apresenta a seguinte definição para a pirataria marítima:

- a) É todo ato ilegal de violência ou de detenção ou todo ato de depredação, cometido para fins privados, pela tripulação ou passageiros de um navio ou de uma aeronave privada, e dirigida contra:
 - i. Um navio ou aeronave em alto-mar ou contra pessoas ou bens a bordo deles;
 - ii. Um navio ou aeronave, pessoas ou bens que se encontrem em um lugar não submetido à jurisdição de nenhum estado

- b) Todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratique tenha conhecimento de fatos que derem a esse navio ou aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

2- Roubo à mão armada

É qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, inclusive ameaça desde que não seja considerado um ato de pirataria, dirigido contra navios

ou pessoas, dentro da jurisdição de um estado que corresponde a 12 milhas náuticas a partir da linha da costa.

CAPÍTULO 4

AÇÕES E RESPOSTAS DADAS À PIRATARIA MARÍTIMA PELAS AUTORIDADES MARÍTIMAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

4.1) Iniciativas da Organização Marítima Internacional (IMO)

Depois dos ataques terroristas de onze de setembro de 2001 às torres gêmeas, ao petroleiro Limburg frente à costa do Yemem em outubro de 2002 e as bombas colocadas nos trens de Madri, as autoridades começaram a enxergar a vulnerabilidade da infra-estrutura do transporte mundial. Desde a perspectiva de uma organização internacional, a preocupação da IMO não tem sido tanto adivinhar em que país poderiam atacar de novo os terroristas, se não qual modalidade de transporte atrairá seus interesses posteriormente.

A IMO realiza reuniões periódicas para a discussão do tema em questão, examinando medidas para suprimir e impedir a pirataria e o roubo armado contra navios. Estas medidas incluem até mesmo acordos bilaterais com países vizinhos e a intensificação de patrulhas.

A Organização iniciou suas atividades contra a pirataria em 1998 através de reuniões que foram feitas com alguns líderes de governo e algumas análises que tiveram como objetivo a promoção de acordos entre esses governos para que pudessem desenvolver ações conjuntas gerando diversos resultados, sendo os mais expressivos: a criação do Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (ReCAAP) e a criação do Código de Conduta Djibuti.

Seu Centro de Compartilhamento de Informações (ISC) tem como finalidade servir como uma plataforma para troca de informações, facilitando a comunicação entre os governos participantes para melhorar a resposta à incidentes pelos países membros, além de analisar estatísticas de tais incidentes para uma melhor compreensão da situação na Ásia.

4.1.1) Código de Conduta Djibouti

Em 15 de maio de 2012 a IMO confirmou, em Londres, uma estratégica parceria de crescimento de capacidade antipirataria com agências das Nações Unidas e a União Europeia (UE). Estavam presentes em torno de 300 representantes dos Estados, bem como certo número de organizações. Foram feitas apresentações focando em assuntos como: a construção de infraestrutura marítima e reforço da capacidade das leis e a atualização do Código de Conduta para a Repressão da Pirataria e Roubo Armado contra Navios no Golfo do Aden e no Oceano Índico Ocidental (Djibouti Code of Conduct). Foi decidido que o Código não deverá ser aberto para outros Estados, porém será feita uma revisão nesse critério nos próximos dois anos. O objetivo é que os Estados signatários do Código trabalhem juntos, apoiados pela IMO e outros parceiros, para criar um mecanismo de cooperação regional para essa causa.

O Código de Conduta foi adotado em 29 de Janeiro de 2009 em Djibuti, e já possui 20 Estados signatários: Comores, Djibuti, Egito, Eritreia, Etiópia, Jordânia, Quênia, Madagascar, Maldivas, Omã, Arábia Saudita, Seicheles, Somália, Sudão, República da Tanzânia, Iêmen, Ilhas Maurício e Emirados Árabes. A África do Sul assinou em 15 de maio de 2012 e Moçambique em 6 de Julho do mesmo ano.

A criação do Código de Conduta Djibouti visa reprimir as ações dos piratas que agem no Oceano Índico Ocidental, Golfo de Aden e no Mar Vermelho. Os objetivos desse acordo são facilitar a comunicação entre os Estados, melhorar as condições dos Estados para que eles estejam melhores preparados para deter as ações dos piratas, prender e processar os piratas, garantir uma consciência marítima nos Estados onde existe um grande número de piratas e melhorar a capacidade das guardas costeiras.

4.1.2) ReCAAP

O Acordo de Cooperação Regional no Combate da Pirataria e Roubo Armado contra Navios na Ásia (ReCAAP) é o primeiro acordo governo para governo regional, apoiado pela IMO, que promove a cooperação contra a pirataria e o roubo armado na Ásia. Ele foi finalizado em 11 de novembro de 2004 e entrou em vigor em 4 de setembro de 2006. Até hoje, 17 Estados fazem parte do ReCAAP. O Centro de Compartilhamento de Informação (Information Sharing Centre-ISC) foi estabelecido sob o acordo e foi oficialmente lançado em Singapura em 29 de Novembro de 2006. Ele foi formalmente reconhecido como uma organização internacional em 30 de janeiro de 2007.

O ISC ReCAAP facilita a troca de informações entre os Pontos Focais ReCAAP através de um seguro Sistema de Informação de Rede (Information Network System-IFN). Através desta rede, os pontos de ReCAAP são ligados uns aos outros, bem como a ISC ReCAAP numa base 24h por dia, e são capazes de facilitar as respostas adequadas para um incidente. A agência receptora do relatório de incidente irá manobrar o ocorrido de acordo com suas políticas nacionais e procedimentos de resposta, e prestar assistência ao navio da vítima, sempre que possível. A agência, por sua vez, informará o seu Ponto Focal ReCAAP que irá apresentar um relatório sobre o incidente com o ISC ReCAAP e Pontos Focais vizinhos.

4.1.3) CNUDM

A Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (ou UNCLOS) foi assinada em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, porém só entrou em vigor realmente com a tardia adesão dos países mais desenvolvidos em 19 de novembro de 1994. Ela codificou as leis específicas aplicadas aos atos de pirataria marítima no mundo. A Convenção diz em seu artigo 100 que todos os Estados devem cooperar na repressão à pirataria em alto-mar ou em outro lugar que não se encontre na área de jurisdição de algum Estado, também chamada de mar territorial, correspondente a 12 milhas náuticas. Aos tribunais do Estado que efetuaram o aprisionamento cabe decidir as penas que serão aplicadas e as medidas a tomar no que se refere à embarcação. Vê-se que a Convenção se refere cooperação internacional na repressão da pirataria em alto mar, fora, portanto, das jurisdições nacionais de quaisquer Estados, o que, por sua vez, seria tratado como roubo armado contra navios.

4.2) Operações navais de combate à pirataria

Um esforço da comunidade internacional para a construção de um Estado na Somália, que mitigue as causas sócio-econômicas que estão na raiz da pirataria, e principalmente um efetivo patrulhamento dos mares que dissipe os ataques, fazendo os piratas perceberem que os riscos que correm são superiores aos potenciais benefícios são duas linhas que devem ser seguidas no combate à atividade pirata.

Entretanto, na atual conjuntura geoestratégica, em que os EUA, bem como a OTAN e a maioria dos países europeus, estão profundamente envolvidos na construção de Estados viáveis no

Afeganistão e no Iraque, não parece haver por enquanto interesse na reconstrução do Estado na Somália.

Tendo como base este cenário, parece claro que a melhor forma que a comunidade internacional tem para lidar com este problema é o reforço do patrulhamento por meios navais de combate. A OTAN, empenha-se de forma crescente no combate à pirataria somali utilizando dois Grupos Marítimos Permanentes.

4.2.1) Operação "Ocean Shield"

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

4.2.2) Operação "Allied Protector"

A operação "Allied Protector" ajudou a dissuadir, defender e perturbar as atividades dos piratas no Golfo do Aden e ao longo do Chifre da África. De 24 de março até 29 de junho de 2009, a operação foi realizada pelos SNMG1 (Standing NATO Maritime Group 1) - constituída por 5 navios de guerra, o N.R.P. "Corte Real" (Portugal - navio chefe), o HMCS "*Winnipeg*" (Canadá), o HNLMS "*De Zeyen Provinciën*" (Holanda), o EOPS "*Blas de Lezo*" (Espanha) e o USS "*Halyburton*" (EUA), que é normalmente utilizado na área do Atlântico Ocidental, podendo trabalhar em qualquer lugar que a NATO requerer.

A primeira fase da operação contra a pirataria foi realizada na região do Sudeste Asiático, se tornando a primeira missão a ser executada fora da área de atuação da OTAN. A segunda fase foi tomada na viagem de volta dos SNMG1 quando passavam pela Europa no final de Junho. Ela fez uma visita a Karachi (Paquistão), no entanto com o aumento dos ataques piratas, no Chifre da África, a OTAN decidiu cancelar as outras duas visitas planejadas para Singapura e Austrália.

A operação "Allied Protector" veio dar continuidade ao que já havia sido feito pela NATO durante a operação "Allied Provider", na qual participou a SNMG2, que decorreu entre 24 de Outubro e 12 de Dezembro de 2008 no Mar Árábico, e que permitiu assegurar a entrega de 30.000

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

4.2.3) Operação "Atalanta"

No dia 9 de Dezembro de 2008, esta operação foi lançada formalmente, porém só teve seu início no mar no dia 13 do mesmo mês. É destinada ao combate à pirataria ao largo da costa da Somália e está sendo levada a efeito pela European Union Naval Force (EUNAVFOR), através da Combined Task Force 465 (CTF 465). É a primeira operação marítima da União Europeia conduzida no âmbito da Política Europeia de Segurança e de Defesa. Está prevista uma duração de 12 meses e tem como suporte as condições fixadas pelo direito internacional aplicável, nomeadamente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e as Resoluções 1814(2008), 1816(2008) e 1838(2008) do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU).



Figura 6 - Embarcação escoltando navio da MAERSK (fonte: Imagens do Google)

4.3) Convenções e Códigos que versam sobre combate à pirataria

Foram criadas convenções e códigos a fim de aumentar a proteção marítima, além de punir quem perturba esse curso seja em mares territoriais ou em alto mar, conhecidos também como Regime de Segurança Marítima.

4.3.1) ISPS Code

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

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

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

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

1 - Para os navios:

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

2 - Para as companhias de navegação:

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

3 – Para as instalações portuárias:

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

4.3.2) SUA (Suppression of Unlawful Acts)

Adotada pela IMO, em Roma, Itália em 10 de março de 1988, entrou em vigor somente em 1º de março de 1992, a fim de reprimir os atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima.

Ela é uma Convenção antiterrorismo, onde na sua introdução há uma profunda preocupação sobre a escala mundial dos atos de terrorismo em todas as suas formas além da sua recorrente ocorrência como um todo. Ela também fala que assuntos não regulamentados pela Convenção “continuam a ser governados pelas regras e princípios da lei internacional geral”. Ela está sempre sendo atualizada com a contínua inserção de protocolos.

4.3.3) UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay, foi assinada em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, porém só entrou em vigor realmente com a tardia adesão dos países mais desenvolvidos em 19 de novembro de 1994. Ela codificou as leis específicas aplicadas aos atos de pirataria marítima no mundo. A Convenção diz em seu artigo 100 que todos os Estados devem cooperar na repressão à pirataria em alto-mar ou em outro lugar que não se encontre na área de jurisdição de algum Estado, também chamada de mar territorial, correspondente a 12 milhas náuticas. “Todo Estado pode apresar, em alto-mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de nenhum Estado, um navio ou aeronave pirata, ou aqueles capturados por atos de pirataria ou em

poder dos piratas, e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo”, informa a professora de direito internacional Mônica Godoy. Aos tribunais do Estado que efetuaram o aprisionamento cabe decidir as penas que serão aplicadas e as medidas a tomar no que se refere à embarcação. Vê-se que a Convenção se refere cooperação internacional na repressão da pirataria em alto mar, fora, portanto, das jurisdições nacionais de quaisquer Estados.

4.4) Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM)

A pressão feita pelas autoridades internacionais sobre o governo brasileiro, causada principalmente pelas altas taxas de seguro marítimo impostas aos navios em trânsito pelo país, e a imagem de ser um dos países com os portos mais perigosos do mundo para a navegação mercante, forçaram o Brasil a tomar providências em caráter emergencial.

A resposta do governo foi a criação do NEPOM, atuando primeiramente nos portos do Rio de Janeiro e Santos. Em 1998 foi firmado um convênio entre o Comando da Marinha e o Ministério da Justiça, em que a formação profissional dos policiais federais ficaria com a Marinha e mais tarde transferida ao DPF.

A natureza do novo serviço, dificilmente compreendida por quem não tem conhecimento dos assuntos do mar, tem sido surpreendentemente bem incorporada pelos policiais dos núcleos, em grande parte resultado do elevado moral, ânimo, dedicação e criatividade com que todos vêm trabalhando na execução do projeto. O papel do NEPOM não se limita evidentemente ao combate aos “atos de pirataria”, sendo também um instrumento de enorme valor na prevenção e repressão ao tráfico ilícito de entorpecentes, contrabando de armas, controle de imigração e crimes contra o meio ambiente.

Os agentes do NEPOM trabalham da seguinte forma:

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

Há também o objetivo de prevenir e reprimir crimes cometidos a bordo de embarcações, principalmente atos de pirataria, através de funcionamento de prontidão e, em

ação conjunta, de efetuar o apoio operacional (meio e pessoal treinado) para as investigações das delegacias especializadas, em situações voltadas para o meio marítimo, como citado abaixo:

- Crimes Ambientais (Núcleo de Meio Ambiente / DELEFAZ);
- Imigração Ilegal (DELEMAF);
- Contrabando e Descaminho (DELEFAZ);
- Tráfico Ilícito de Drogas (DELEPREN);
- Contrabando de Armas (DELOPS/DELEFAZ).

Como já citado acima, os policiais no NEPOM recebem formação especializada da Marinha do Brasil, estando habilitados na categoria de Tripulante de Embarcação de Estado, com formação profissional em marinharia, navegação e máquinas, além de realizarem cursos específicos de combate a incêndio, curso de abordagem, inspeção e vistoria ministrado pelo Corpo de Fuzileiros Navais e curso prático na Capitania dos Portos.

CAPÍTULO 5

COMBATE À PIRATARIA NO BRASIL

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

- a) Todas as embarcações devem possuir e utilizar de sinais sonoros e visuais, inclusive a utilização de VHF para realizar qualquer tipo de manobra.
- b) Apenas as embarcações de pequeno porte autorizadas pela capitania dos portos da região podem fazer o transporte de material e pessoal entre os navios e pontos de terra.
- c) É determinantemente proibido aos navios atracados manterem escadas arriadas no bordo do mar. A escada de quebra-peito deverá permanecer rebatida em seu berço, durante toda a estadia no porto. A escada de portaló, arriada para o cais, deverá ser provida de rede de proteção podendo ficar arriada ou içada a critério do comandante no período diurno. Aos navios fundeados é permitido arriar uma escada de portaló entre o nascer e o pôr do sol. Já no período noturno, a escada somente poderá ser

arriada em caso de necessidade, devendo ser recolhida logo após o embarque ou o desembarque realizado.

- d) O costado do navio deverá ser iluminado no bordo do mar, permitindo uma maior fiscalização da capitania.
- e) O recolhimento de lixos e detritos e o fornecimento de combustíveis deverão ser realizados em período diurno, caso seja realizado à noite, as embarcações em que serão realizados os serviços deverão ser previamente notificadas e deverão ser devidamente iluminadas.

5.1) Ações de Pirataria no Brasil

A maioria das pessoas acha que o Brasil está livre da pirataria marítima ou que este fenômeno não acontece em nosso país, porém a realidade é muito diferente dentro do Brasil. Devemos nos lembrar que o Brasil tem aproximadamente 7.367 quilômetros de linha costeira, sendo uma das maiores costas do mundo, o que é bom para o desenvolvimento econômico do país, porém tal característica pode ser extremamente desfavorável no âmbito da segurança interna e na organização portuária. Vale salientar que segundo a Interpol o Brasil é o terceiro país que mais favorece o crescimento e o desenvolvimento do crime organizado e é considerado um dos maiores e melhores lugares para a exportação de drogas, como a cocaína, para a Europa e Estados Unidos, isso acontece porque no Brasil existe um grande problema de segurança portuária e corrupção governamental o que criou um ambiente propício para as ações dos piratas, que foram muito constantes nos anos 90.

Em 1995 ocorreram 17 ataques segundo a Internacional Maritime Organization, neste mesmo ano devido ao alto índice de ataques e a demonstração de fragilidade da segurança interna foi decretado uma Comissão Nacional Pública da Segurança nos portos, terminais e vias marinhas, tal Comissão tinha o objetivo de obter diversas informações sobre as ações ilegais que estava acontecendo nas águas territoriais do Brasil e realizar algumas manobras de patrulhamento visando o desaparecimento da pirataria marítima. Tal comissão não obteve muito resultado e o porto de Santos e do Rio de Janeiro ainda são considerados dois portos perigosos, principalmente o porto de Santos que em 2001 teve um aumento nos índices de ataques aos navios que carregam contêineres. Esta atividade também acontece em diversos rios do Brasil, por exemplo, no rio Marajó, no estado do Pará foram contabilizados em média

65 assaltos por mês em 2008 quando não existia nenhum tipo de embarcação para realizar a segurança, com algumas lanchas improvisadas este número caiu para 30 assaltos por mês.

Apesar de acontecer alguns esforços para minimizar o número de ataques, é difícil de pensar que o Brasil ira reduzir o número de ataques sofridos de uma maneira drástica utilizando apenas algumas lanchas. Na verdade para que esta atividade seja combatida é necessário que o Brasil se engaje em um organismo multilateral que seja específico para o combate da pirataria marítima, apenas dessa forma nós poderemos elaborar uma ação especifica e eficiente para combater a pirataria marítima.

5.2) Plano Nacional de Segurança Pública Portuária

O Governo Brasileiro, visando à melhoria da Segurança Pública nas áreas portuárias, por meio do Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995, criou a Comissão Nacional e as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – Conportos e Cesportos. A Conportos instalou 21 (vinte e uma) Cesportos, elaborou e, por meio da Resolução nº 002, de 02 de dezembro de 2002, aprovou o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, determinando a cada Cesportos a elaboração dos Planos de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis de sua circunscrição. As ameaças à Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis brasileiros que o Plano de Segurança Pública Portuária visava prevenir, são fundamentalmente, as relacionadas com o furto, o roubo e o contrabando de mercadorias, o tráfico de drogas ilícitas, de armas e outros artefatos, utilizados no crime, sempre com o foco voltado para a redução da criminalidade no País. No entanto, após os atentados terroristas de 11 de setembro nos Estados Unidos da América e outros antecedentes criminosos, durante a 5ª Conferência Diplomática do Comitê de Proteção Marítima da Organização Marítima Internacional – IMO, por meio da Resolução², de 12 de dezembro de 2002, em Londres, estabeleceu o Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – Código ISPS, que definiu novas medidas de segurança abrangendo navios e Instalações Portuárias - IP, visando evitar as ações terroristas e a sabotagem.

O Código ISPS classificou todos os portos internacionais em níveis de segurança pré-definidos, medidas estas que o Governo Brasileiro e os outros Governos Contratantes obrigaram-se a implementar até o dia 1º de julho de 2004, sendo a principal preocupação

evitar o acesso de pessoas não autorizadas às Instalações Portuárias - IP e aos navios de carga e de passageiros, bem assim o trânsito de armas e artefatos que possam ser utilizados em ações terroristas e sabotagens as instalações portuárias e aos navios.

CAPÍTULO 6

SISTEMAS ANTIPIRATARIA

6.1) Sistema SHIPLOC (Ship Localization)

Esse sistema consiste em monitorar o navio em qualquer parte do mundo através de um único computador com acesso a internet de 6 a 24 vezes por dia. O monitoramento é feito via satélite e indica a posição exata do navio. O sistema é utilizado pelos armadores, pois além de confiável é bastante econômico. Ele possui as seguintes características:

- a) Monitora a localização exata da sua embarcação em qualquer lugar do mundo a qualquer hora;
- b) Mostra dados, como, velocidade, localização, direção e tempo da última posição do navio;
- c) Visualização de dados do tempo: vento, ondas, pressão do ar;
- d) Calcula a ETA (Estimated Time of Arrival – Tempo Estimado de Chegada) do seu navio;

Caso a tripulação aperte o botão de alarme, uma notificação é mandada para o armador e para autoridades competentes, funcionando da seguinte forma:

- a) Envio de uma mensagem discreta; indetectável a bordo ou por navios vizinhos;
- b) Operadores CLS (Collecte Localization Satelites) monitorando a chegada de alertas 24h por dia, 365 dias por ano;
- c) Os dados são invioláveis, seguros e confiáveis. Não podendo ser falsificados de forma alguma.

O regulamento SOLAS (Safety of Life at Sea) relata no seu capítulo XI-2 que todos os navios deverão possuir um sistema de alarme de segurança. Tal capítulo se aplica a:

- a) Todos os navios construídos no ou depois do dia 1º de Julho de 2004;
- b) Navios passageiros (incluindo os de alta velocidade), navios tanque, químico, gaseiros, graneleiros, e navios com 500 de tonelagem bruta ou mais.

6.2) Sistema “Secure Ship”

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

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

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

6.3) Sistema Triton Shield

É um sistema antipirataria recente, mas que tem se mostrado bastante eficaz. Ele possui um sistema de câmeras que fazem uma varredura do horizonte e dão ao capitão tempo para determinar se o barco que se aproxima é pesqueiro ou pirata. Dessa forma o navio tem tempo para acelerar e evacuar a área.

Caso isso não funcione, existe outro sistema que despacha uma “parede de água” através de bicos que são espalhados ao longo da embarcação para prevenir que os piratas subam a bordo com a ajuda de ganchos. Um sistema separado libera um componente tóxico que faz com que as pessoas fiquem enjoadas, vomitem e desmaiem. Acredita-se que ninguém consegue ultrapassar o composto nocivo nem os jatos d’água, que são despejados com uma vazão de 150 galões por minuto, em um navio que está a toda velocidade.

O custo varia dependendo do tamanho do navio e quanto do sistema a companhia quer comprar, porém geralmente varia entre \$12.000 e \$100.000 somente pelo equipamento e instalação. O preço, no entanto, vale a pena, pois a quantidade de dinheiro que poderia ser gasta caso um ataque pirata fosse eficaz seria exorbitante quando comparados. Devido ao aumento dos ataques, a demanda de sistemas antipirataria tem se intensificado cada vez mais.

6.4) LRAD (Long Range Acoustic Device)

É um sistema desenvolvido após o ataque em outubro de 2000, ao navio de guerra USS Cole. É considerada uma arma não letal, usada para evitar que pequenas embarcações se aproximem sem autorização e pode ser utilizado em conjunto com câmeras e sensores. Ele também pode ser integrado com um software de controle de interface.

A mira e o posicionamento do sistema permitem aos usuários localizar, comunicar e/ou dissuadir potenciais ameaças a longas distâncias. Este equipamento tem alcance de 300 metros e emite um som direcionado que pode, no seu volume máximo, atingir cerca de 150 dB por metro.

De acordo com o Instituto Nacional sobre Surdez e Outros Distúrbios de Comunicação, qualquer som acima de 90 dB pode danificar a audição de uma pessoa. Portanto, o LRAD pode ameaçar a audição de qualquer pessoa em seu caminho, independentemente se houve um descuido, mesmo quando usado apenas para comunicação, sendo suficientemente alto para causar danos irreversíveis na audição do homem, uma vez que o limiar da dor se situa entre os 120 e os 140 dB.

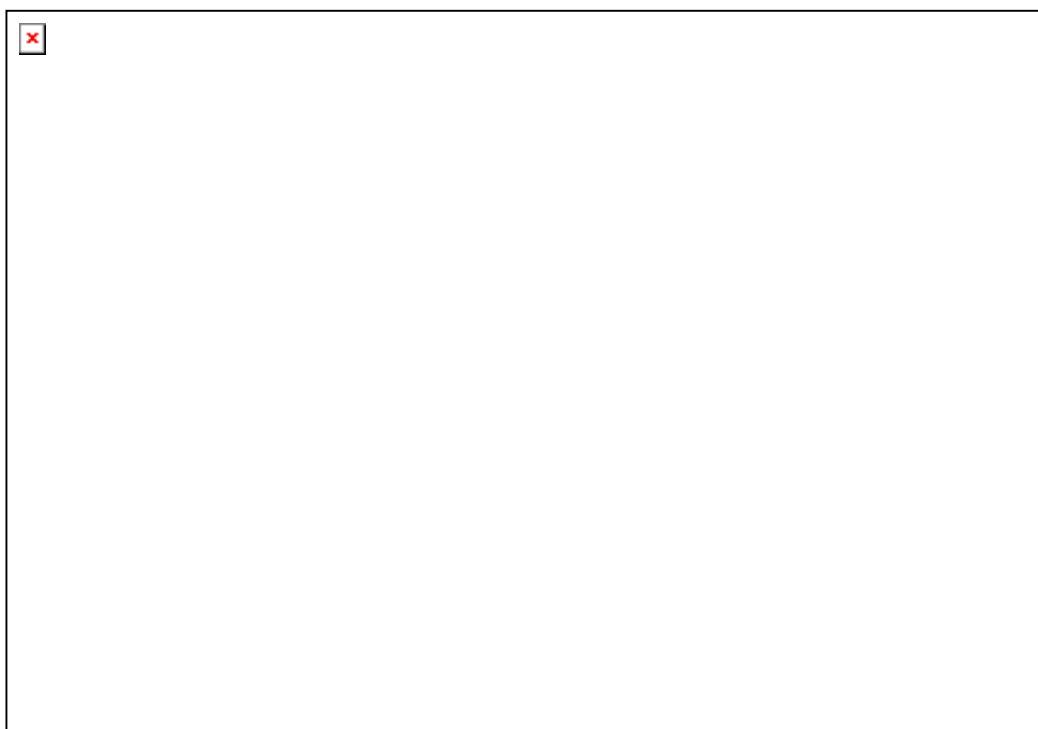


Figura 7 - Equipamento LRAD (fonte: Imagens do Google)

6.5) LRIT(Long Range Identification and Tracking of Ships)

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

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

6.6) AIS (Automatic Identification System)

O Sistema de Identificação Automático (AIS) é empregado em navios e até mesmo por serviços de tráfego marítimo. O sistema já é previsto pela Convenção SOLAS sendo obrigatório em navios com arqueação bruta superior a 300 ton. e em navios de passageiros.

O AIS veio com intuito de adicionar informações ao radar e consiste na identificação e localização automática de navios por meio do câmbio de dados eletrônicos. Ele provê dados como posição geográfica, velocidade e curso de embarcações através da integração do VHF, GPS e sensores eletrônicos como a agulha giroscópica.

Seu escopo inicial era prevenir abalroamento porém a emergência dos ataques piratas fez com que as empresas notassem o seu emprego no combate a pirataria. Tendo em vista esse novo mercado, novas versões foram lançadas tendo em vista a detecção de embarcações estranhas pelo radar e o aparelho tornou-se acessível economicamente.

CAPÍTULO 7

DIFERENÇAS ENTRE PIRATARIA, TERRORISMO E TERRORISMO MARÍTIMO

Define-se o terrorismo pelo” BLACK’S LAW DICATIONARY”: “**The use of violence to intimidate or cause panic, especially as a means of affecting political conducts**”. Tradução: O uso da violência para intimidar ou causar pânico, especialmente como um meio de afetar uma conduta política. Portanto, diferentemente da pirataria, crime violento cometido para fins pessoais, que visa o lucro, o terrorismo possui clara característica da modalidade política, isto é, para fins políticos, visando intimidar uma determinada conduta política, através da insegurança, buscando seja esta modificada radicalmente. Os fins do terrorismo são mais “coletivos” do que os da pirataria, enquanto nesta trata-se de banditismo organizado e qualificado, naquele há finalidades ideológicas políticas em jogo, em que, o ato de violência terrorista procura impactar fortemente chamando a atenção da coletividade para a sua determinada causa, que considera a unicamente justa.

O exemplo já clássico da atualidade é o ataque às Torres Gêmeas de Nova York ocorridas em 11 de setembro de 2001. Os propósitos da Rede Terrorista Al Qaeda buscaram de forma “espetacular” chamar a atenção da comunidade internacional para os “desmandos” da política externa norte americana para com os países árabes. Não havia como em regra não há finalidade lucrativa nos ataques terroristas, mas sim intimidatória com o forte propósito político de interferir em determinada forma de condução política. Outra modalidade seria o terrorismo marítimo que simplesmente se define pela realização de atos e atividades terroristas dentro do ambiente marítimo, utilizando navios ou contra navios ou plataformas fixas no mar ou no porto, ou contra qualquer um dos seus passageiros ou pessoal, contra as instalações costeiras ou assentamentos, incluindo “**resorts**” turísticos, áreas portuárias e cidades portuárias ou cidades.

Destarte, a diferença nuclear entre ambos os institutos criminais sob comento reside no fato de que a pirataria é banditismo violento, organizado e qualificado que visa o lucro, enquanto o terrorismo é grupo político violento que visa intimidar políticas governamentais com as suas ações.

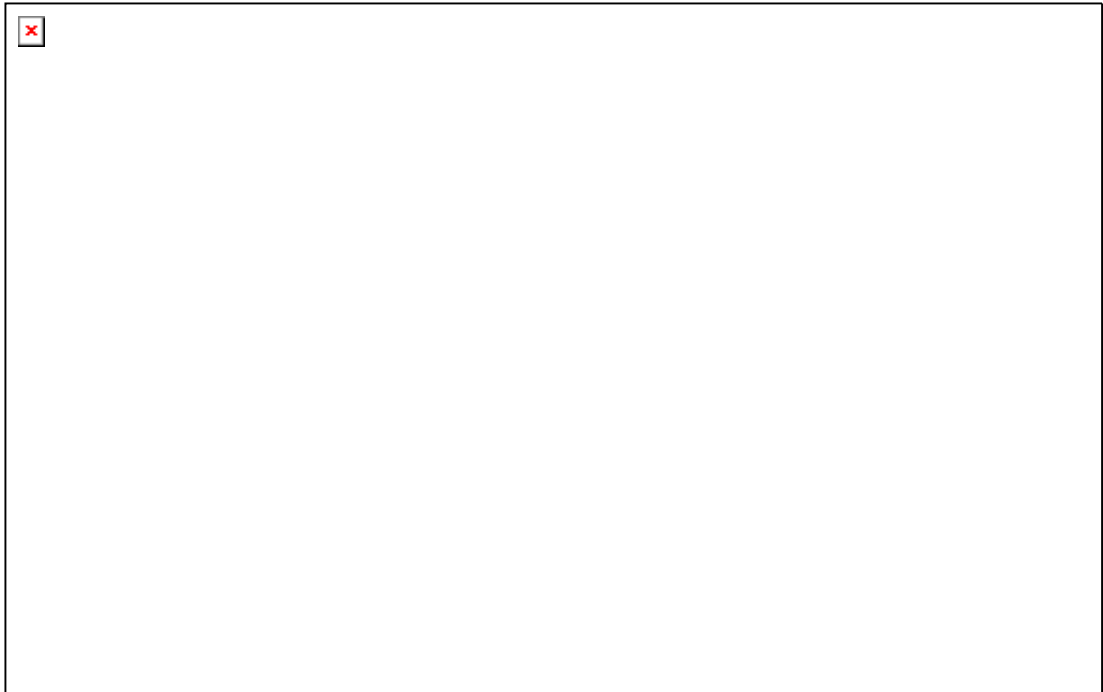


Figura 8 – Homens Bomba (fonte: blog dos mafiosos).

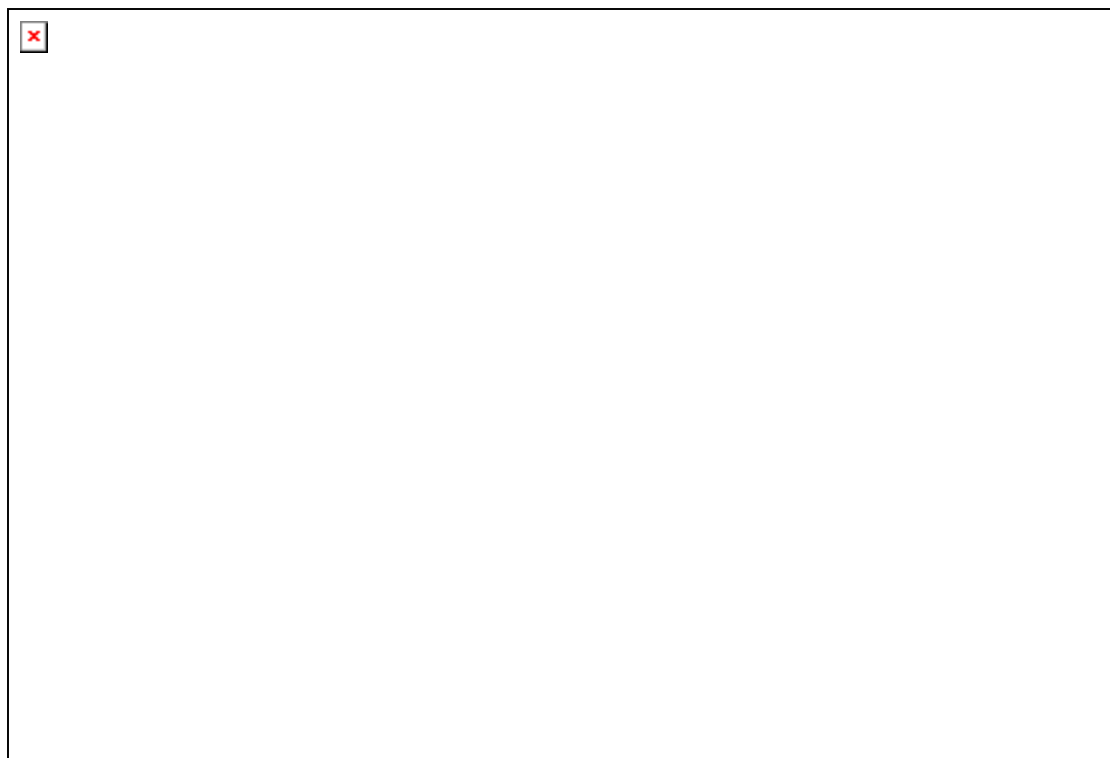


Figura 9 – Torres Gêmeas, set. 2011 (fonte: jornal *New York Times*).

CAPÍTULO 8

ÚLTIMOS ACONTECIMENTOS RELACIONADOS À PIRATARIA MARÍTIMA RETRATADOS NO FILME CAPTAIN PHILLIPS

O filme *Captain Phillips* narra o seqüestro de Richard Phillips, o comandante do navio *Maersk Alabama*, na costa da Somália, por piratas que conseguiram invadir, pela primeira vez desde o século XIX, um navio mercante de bandeira estadunidense e, depois de uma reviravolta, levaram Phillips como refém em um pequeno barco salva-vidas, em meados de 2009.

Richard Phillips é um comandante naval experiente, que aceita trabalhar com uma nova equipe na missão de entregar mercadorias e alimentos para o povo somaliano. Logo no início do trajeto, ele recebe a mensagem de que piratas têm atuado com frequência nos mares por onde devem passar. A situação não demora a se concretizar, quando dois barcos chegam perto do cargueiro, com oito somalianos armados, exigindo todo dinheiro que tivesse a bordo. Uma estratégia inicial faz com que os agressores recuem, apenas para retornar no dia seguinte. Embora Phillips utilize todos os procedimentos possíveis para dispersar os inimigos, eles conseguem subir à bordo, ameaçando a vida de todos. Quando pensa ter conseguido negociar com os piratas, o comandante é levado como refém em um pequeno bote. Começa uma longa e tensa negociação entre os seqüestradores e os serviços especiais americanos, para tentar salvar o capitão antes que seja tarde.

Esse foi o caso real mais recente envolvendo pirataria, que ocorreu na Somália, um país pobre e cheio de corrupção, onde a fome, o medo e o terrorismo estão por toda parte.



Figura 10 – Capitão Richard Phillips (fonte: Imagens do Google)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a pesquisa desse assunto o resultado que obtive sobre pirataria foi de suma importância e bastante esclarecedor. Por envolver as esferas econômicas, sociais e políticas de uma diferente maneira, a Pirataria é um tema deveras complexo. A pirataria não só afeta o transporte marítimo e o mercado internacional, mas também os consumidores dessas mercadorias que indiretamente sofrem com o aumento do frete.

A pirataria alastra-se mais facilmente nos países subdesenvolvidos por não haver um maior comprometimento por parte de seus governos para diminuir sua intensidade, e cada vez mais se torna perigosa essa atividade, pois existe um implemento de aparatos tecnológicos por parte destes grupos organizados, que na verdade praticam uma pirataria moderna e cada vez mais atuante principalmente na Ásia, onde encontra-se intensificada. A história da Somália, por exemplo, mostra-se como um problema principalmente social onde a população vive abaixo da linha da miséria num país deteriorado pela guerra civil. Esse país é o local mais crítico de atuação dos piratas.

As ações tomadas após os atentados de 11 de Setembro vêm intensificando a busca pelo combate à pirataria, sendo com a criação de convenções, códigos e operações. Onde com o decorrer dos anos novas leis são criadas e outras atualizadas com o intuito de progressão da luta contra os piratas.

No Brasil como no mundo existe uma preocupação inclusive com relação à segurança portuária, por isso a segurança nacional conta com a implementação do plano de nacional de segurança portuária e que ele seja suficiente pelo menos para diminuir a possibilidade de atentados , já que estamos vivendo uma época de mudanças e desenvolvimento econômico.

Finalizo, afirmando que esse assunto é extremamente importante e relevante para Oficiais e tripulações das Marinhas Mercantes do mundo, visto que além de ocorrer roubos de cargas valiosas, a pirataria oferece risco iminente à segurança de todos a bordo desses navios mercantes. Por isso, todos os esforços devem ser realizados em conjunto, por todos os países para acabar com a pirataria marítima.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOWEDEN, A. The Economic Coast of Maritime Piracy. Disponível em: <www.geopoliticy.com> Acesso em 28 de julho de 2014.

BRANDÃO, E. H. (2010). **Afinal o que é Pirataria?** Lisboa: Academia de Marinha.

Convenção Para A Supressão De Atos Ilícitos Contra A Segurança Da Navegação Marítima.. Disponível em :< www.ccaimo.mar.mil.br>. Acesso em 21 de julho de 2014.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. **Pirataria Marítima Moderna: História, Situação atual e Desafios.** Revista da Escola de Guerra Naval, 101-122.

PENNEL, C. R. **Bandits at sea: a pirates reader.** New York: New York University Press, 2001.

MURPHY, Martin N. **Small boats, weak states, dirty money: Piracy and maritime terrorism in the modern world.** New York: Columbia University Press, 2010.

PORTAL MARITIMO (www.portalmaritimo.com.br)

COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM. **Piracy: the east Africa/Somalia situation: Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks.** Scotland, UK:Witherby Seamanship International, 2009. Disponível em: <http://www.simsl.com/Downloads/Articles/OCIMFPiracy.pdf>. Acesso em: 13 julho de 2014.

Bellish, Jonathan. **The economic cost of Somali piracy.** One Earth Future Foundation Working Paper, Louisville, 2012. Disponível em: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/ecop2012final_2.pdf>. Acesso em: 13 julho de 2014.

The Djibouti Code Of Conduct. Disponível em: <http://www.fco.gov.uk/resources/en/pdf/pdf9/piracy-djibouti-meeting>. Acesso em: 13 julho de 2014.

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

CANINAS, Osvaldo Pessanha - **Pirataria Marítima Moderna** - Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n 14 (2009), p. 101-122

FERNANDES, Tathiana Zimmermann – **Piratas, bucaneiros, flibusteiros e corsários**. Disponível em: <http://prof-tathy.blogspot.com.br/2009/09/piratas-bucaneiros-flibusteiros-e.html>, Acesso em: 14 de julho de 2014

IMO, **Pirataria e roubo armado contra navios** – Disponível em: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>, Acesso em 10 de julho de 2014

THE PILOT BOAT, **ISPS Code** – Disponível em: <http://thepilotboat.blogspot.com.br/2009/01/piracy-isps-code.html>, Acesso em 11 de julho de 2014.

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

WILSON, Tracy – **Como funciona o Dispositivo Acústico de Longo Alcance (LRAD)**, How Stuff Works – Disponível em: <http://ciencia.hsw.uol.com.br/dispositivo-acustico-de-longo-alcance-lrad3.htm>, Acesso em 22 de julho de 2014