

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM

MEDIDAS PARA COMBATER A PIRATARIA MARÍTIMA CONTEMPORÂNEA

Por: Raquel Lúcia Mascarenhas Gomes

Orientador: CMG (RM1) Clodomiro Mauricio Rangel

Rio de Janeiro

2012

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM

MEDIDAS PARA COMBATER A PIRATARIA MARÍTIMA CONTEMPORÂNEA

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Raquel Lúcia Mascarenhas Gomes

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA

CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelas oportunidades que me foram oferecidas na vida, aos meus pais Dayse e André pelo exemplo e incentivo em minha educação, ao meu noivo Acácio pela ajuda e motivação nesses 3 anos e ao meu orientador Rangel por me guiar para um melhor trabalho.

DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho a minha família, que sempre me apoiou e com quem divido
mais essa vitória.

RESUMO

Esse estudo retrata as medidas para o combate a pirataria marítima, relatando as recomendações internacionais da Organização Internacional Marítima (IMO), bem como as organizações que foram criadas para esse fim. Mostra também, os principais equipamentos utilizados a bordo para a prevenção da pirataria marítima e a atuação militar atual.

Ao final, será apresentado um breve comentário sobre as dificuldades, impactos e consequências referentes ao assunto.

Palavras-chaves: Pirataria, Somália, Organizações, Equipamentos.

ABSTRACT

This study portrays the measures needed to engage piracy, describing the international recommendations made by the International Maritime Organization (IMO), as well as the other organizations that were created for this purpose. It also shows current military involvement and the main equipment used on board to prevent piracy.

At the end, a brief commentary on the difficulties, impacts and consequences surrounding the subject will be presented.

Key-words: Piracy, Somalia, Organizations, Equipment.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1- Passado Histórico da Pirataria Marítima.....	12
2 - Medidas, recomendações, equipamentos para o combate da pirataria marítima e atuações militares	15
2.1 - Medidas	15
2.1.1 - Agência Marítima Internacional.....	15
2.1.2 – Acordo de Cooperação Regional para o Combate à Pirataria e Roubos Armados contra Navios na Ásia.....	16
2.2 Recomendações da IMO.....	17
2.2.1 Recomendações aos governos para prevenir e suprimir a pirataria e o roubo armado contra navios (MSC/Circ.622/Rev.1).....	18
2.2.2 Orientações para armadores, operadores de navios, Comandantes e tripulantes para prevenir e suprimir a pirataria e o roubo armado contra navios. (MSC/Circ.623/Rev.2).....	19
2.2.3 Pirataria e roubo armado contra navios nas águas ao largo da Costa da Somália (MSC/Circ.1302)	22
2.2.4 Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima.....	23
2.3 Equipamentos	24
2.3.1 AIS.....	24
2.3.2 Shiploc Alarm System (SHIPLOC)	24

2.3.3 Ship Security Alarm System	25
2.3.4 Outros equipamentos	26
2.4 Atuações militares.....	26
2.4.1 Operação Atalanta	26
2.4.2 Forças Marítimas Combinadas	27
2.4.3 Operação Ocean Shield	29
3- Custo estimado da pirataria marítima.....	30
4-Dificuldades	33
5- Pirataria e Terrorismo.....	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41

INTRODUÇÃO

Cerca de 95% do comércio internacional envolve o transporte marítimo. O bom andamento das relações econômicas é influenciado diretamente pela qualidade do transporte marítimo das mercadorias. Nessa perspectiva, a pirataria marítima apresenta-se como considerável adversidade nesse meio de transporte. Os prejuízos causados pela pirataria marítima abrangem o atraso da carga, o custo com investimento em equipamentos de segurança pelas companhias de navegação, o custo dos governos para manter a vigilância nas áreas de risco e a perda de vidas. Em valores de custo, a pirataria marítima internacional foi estimada entre 5 e 8 bilhões de dólares em 2010. E para 2015 a previsão é entre 13 e 15 bilhões de dólares.

A Organização Marítima Internacional (IMO) em decorrência do crescente número de ataques principalmente entre o Mar Vermelho e o Oceano Índico, na Costa da Somália, no Estreito de Malaca e Singapura tem desenvolvido uma série de recomendações pertinentes ao tema. Segundo dados da IMO, só no primeiro trimestre de 2011, piratas somalianos atacaram mais de 117 navios e mantiveram mais de 338 pessoas reféns matando 7 membros de tripulações de navios. Se as estatísticas se confirmarem, a previsão é de que em 2016 o número de piratas na Somália poderá dobrar¹.

O principal objetivo da IMO é orientar a comunidade marítima (armadores e navegadores) na direção de uma ação preventiva de combate de ataques piratas e roubos à mão armada². A IMO também incentiva o uso de equipamentos de detecção de ameaças uma vez que o combate à pirataria marítima por navios mercantes se torna possível quando detectadas com antecedência.

Assim no decorrer do trabalho será apresentada de maneira geral a origem da pirataria marítima, sua causa social na Somália, os fatores que contribuem para o seu crescimento, as medidas de prevenção e combate, e suas consequências para o mundo.

¹ Previsão retirada do artigo “The Economics of Piracy” de Anna Bowden.

² A diferença entre pirataria e roubo à mão armada consiste em onde esses atos ocorrem. Se ocorrer em alto mar o termo pirataria é utilizado. Se ocorrer em mar territorial (até 12 milhas da costa) o termo correto é roubo à mão armada. Nesse trabalho ao ser mencionado pirataria entende-se também o roubo à mão armada.

Ao final desse estudo serão apontadas as principais dificuldades relacionadas ao Direito Internacional Marítimo para combate à pirataria marítima mundial no que tange a questão do processo e punição dos piratas. Além disso, será realizado um breve comentário sobre terrorismo marítimo e sua relação com a pirataria marítima.

CAPÍTULO I

Passado Histórico da Pirataria Marítima

Homero³ foi o pioneiro ao usar a palavra pirataria marítima na Grécia antiga. Em 735a.C., navios Gregos assaltavam mercadores fenícios e assírios. Desde essa época, a pirataria marítima ganhou força, culminando em 1d.C.com a destruição de uma frota romana por uma frota de mil navios piratas.

Já na Idade Média, a pirataria marítima ergueu-se apoiada no Estado. No século XIV, durante o reinado de Eduardo III foi instituído as cartas de marco⁴ na Inglaterra. Esse documento autorizava os “privateers⁵” a usar força física para pilhar e maltratar nações inimigas em tempos de guerra. Essas ações conciliavam ambos os interesses do Estado e dos particulares.Enquanto o Estado atacava navios inimigos sem gastos públicos e sem expor seus militares a riscos, os particulares lucravam com os ataques. No entanto, com o crescimento do comércio marítimo, principalmente com transporte de metais preciosos, o Estado perdeu o controle sobre a pirataria marítima oficial e a criminosa.

Atualmente, a pirataria marítima tem se revelado preocupante em especial na região do Golfo do Áden⁶, onde se concentra 70% da Pirataria Mundial. O Golfo do Áden é uma via marítima para transportar o petróleo do Golfo Pérsico, destacando-se assim em importância para a economia mundial. A região é ameaçada pela pirataria devido principalmente à situação

³Na obra “Ilíada”, Homero cita ações criminosas de navios gregos que assaltavam mercadores fenícios e assírios.

⁴Cartas de marco foi traduzido nesse trabalho de “Letters of Marque”. Esse documento era uma espécie de licença autorizando uma pessoa a atacar e capturar navios inimigos. Já na França essa licença era conhecida como “Lettre de Course” dando origem ao termo “Corsário”.

⁵ Não há uma tradução certa para esse termo uma vez que ele é específico da História Inglesa. “Privateers” entende-se por proprietários de navios que armavam suas embarcações para interesses próprios. Nesse trabalho traduziremos “privateers” como particulares.

⁶ O Golfo do Áden localiza-se ao norte do Oceano Índico na entrada para o Mar Vermelho. Abrange também a costa norte da Somália e a costa sul da península arábica.

política da Somália. Segundo Francis Fukuyama⁷, a Somália é um típico Estado Falido. Para entender a atualidade, exploremos seu passado histórico. No passado, a Somália foi um importante centro comercial. Mercadores e marinheiros vendiam especiarias, mirras e incenso para egípcios, fenícios e outros. A Somália nunca foi formalmente colonizada, por quatro vezes repeliu o Império Britânico. Durante a Primeira Guerra Mundial, manteve-se com o único país do continente africano independente. No entanto em 1920, o país foi bombardeado por aviões britânicos. Como resultado, o território da Somália foi transformado em protetorado da Grã-Bretanha. Em 1960, a República Democrática da Somália foi criada, enfrentando desde então constantes conflitos civis e instabilidade política motivada pela corrupção. Desde o início da Guerra Civil em 1991, a pirataria marítima tem sido vinculada ao país. A condição de vida na Somália é precária. O Estado não provê serviços públicos como saúde, educação, saneamento básico e segurança. A pobreza da região incentivou a população a resolver seu problema por si só. Isso contribuiu para que antigos pescadores⁸ se tornassem criminosos do mar.

Com o passar dos anos a pirataria marítima na Somália evoluiu em relação aos recursos empregados durante o ataque. Atualmente, esses criminosos não se compõem somente de antigos pescadores. O lucro da pirataria marítima atraiu também ex-milicianos da guerra civil. Essas pessoas foram treinadas por chefes militares e possuem conhecimento tecnológico em equipamentos como GPS⁹ e radar.

Além desse passado histórico e a pobreza que assola a região outros fatores contribuem para o crescimento da pirataria marítima. Atualmente os recursos disponíveis asseguram uma infraestrutura para a ocorrência de ataques. Embarcações, armas e meios de comunicações são alguns exemplos. Esses recursos são adquiridos através de patrocinadores

⁷Yoshihiro Francis Fukuyama é um filósofo e economista político nipo-estadunidense.

⁸ Outro fator que contribui para a formação dos piratas somalianos foi a pesca ilegal de barcos estrangeiros e a poluição na região pelo despejo de lixo tóxico por navios estrangeiros.

⁹GPS é um sistema de posicionamento global (do original inglês *Global Positioning System*, ou do português "geo-posicionamento por satélite"). É um sistema de navegação por satélite que fornece a um aparelho receptor móvel a posição do mesmo, assim como informação horária, sob todas quaisquer condições atmosféricas, a qualquer momento e em qualquer lugar na Terra, desde que o receptor se encontre no campo de visão de quatro satélites GPS.

que financiam o ataque por uma boa parcela do resgate e através do dinheiro do próprio resgate. Acredita-se que cerca de 50% do valor do resgate pertence a esses financiadores e cerca de 30 % aos piratas. Pelo desempenho dos ataques, há indícios de que os piratas somalianos estão treinando a capacidade de negociar o resgate de navios e tripulantes levando a resultados positivos para eles. Por fim, o recrutamento de pessoas por organizações criminosas que investem na pirataria marítima como forma de obter renda para seus negócios tem aumentado o número de piratas na região.

CAPÍTULO II

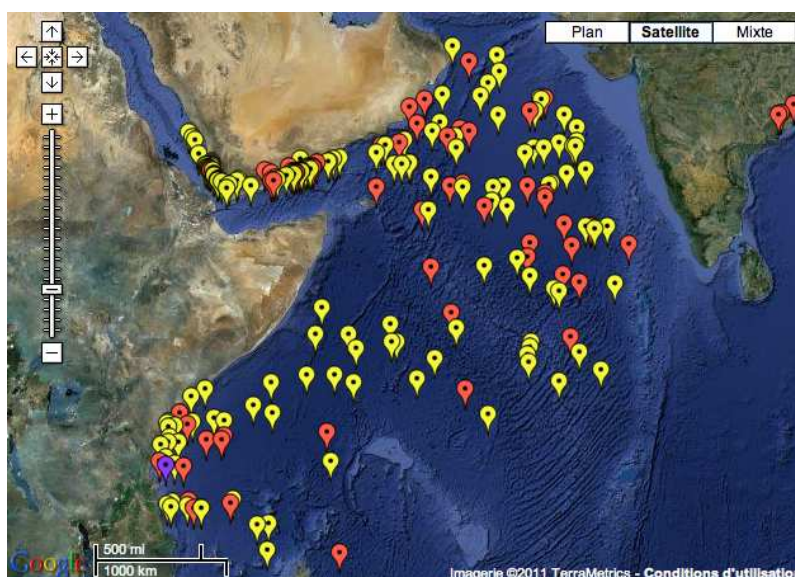
Medidas, recomendações e equipamentos para o combate da pirataria marítima.

2.1 Medidas

2.1.1 Agência Marítima Internacional

Em 1981, foi criada a “International Maritime Bureau¹⁰ (IMB)” com o objetivo de combater todos os tipos de crimes marítimos. A principal tarefa da IMB é proteger a integridade do comércio internacional, buscando fraude e negligência. Para tal, a IMB oferece uma série de cursos e programas de formação nessa área. Uma das principais áreas de atuação é na repressão da pirataria. Nessa perspectiva, em 1992, foi criada Pirataria IMB Reporting Centre (Centro de Relatórios). O Centro está localizado em Kuala Lumpur, na Malásia. Ele mantém atualizados dados mundiais de navegação, relatando ataques de piratas e emitindo avisos e riscos de pirataria para o transporte. Com os seus funcionários multilíngues, sua experiência, estrutura, apoio da indústria e contatos, o IMB é um grande recurso na vigilância e combate ao crime para o comércio internacional. Essa organização é de fins não lucrativos sendo mantida por doativos. Trás em seu site “<http://www.icc-ccs.org>” um mapa com incidentes de pirataria e roubo à mão armada em destaque como mostra a figura abaixo.

¹⁰ IMB traduz-se como Agência Marítima Internacional.



A figura acima é uma parte do mapa mundial que abrange a Costa da Somália, o Golfo do Áden e parte do Oceano Índico. Ela representa a ocorrência da pirataria marítima ao redor do mundo. Os mapas são atualizados em tempo real e tem como símbolos indicativos “balões” nas cores vermelha, amarela e azul. A cor vermelha indica ataques que realmente ocorreram, a cor amarela foram tentativas e a cor azul foram relatos de aproximação de embarcações suspeitas. Ressalta-se que esses ataques foram reportados pelos próprios navios e armadores vítimas. Muitas tentativas e ataques não são informados ao IMB, o que dificulta uma estatística precisa.

2.1.2 – Acordo de Cooperação Regional para o Combate à Pirataria e Roubos Armados contra Navios na Ásia.

Em novembro de 2004, a IMO concluiu o Acordo de Cooperação Regional para o Combate à Pirataria e Roubos Armados contra Navios na Ásia (ReCAAP¹¹). É o primeiro acordo de estado para estado a abordar a cooperação contra esses atos. Em vigor desde setembro de 2006, apresenta até a presente data 18 estados contratantes. As dezoito Partes

¹¹ReCAAP em inglês “Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia”.

Contratantes ReCAAP são República Popular de Bangladesh, Brunei Darussalam, Reino do Camboja, República Popular da China, Reino da Dinamarca, República da Índia, Japão, República da Coreia, República Democrática Popular do Laos, República da União de Mianmar, Reino dos Países Baixos, Reino da Noruega, República das Filipinas, República de Singapura, República Democrática Socialista do Sri Lanka, Reino da Tailândia e República Socialista do Vietnam e recentemente o Reino Unido.

O objetivo desse acordo é a troca de informações, sobre incidentes de pirataria e assaltos à mão armada, via internet. Dessa forma é possível facilitar a comunicação entre os estados assinantes, melhorando a resposta a incidentes. Além disso, o programa provê dados estatísticos precisos sobre a situação na Ásia, auxiliando dessa forma a prevenção e o combate desses atos. Para administrar esses dados, foi criado o Centro de Compartilhamento de Informações (ISC). De acordo com a IMO:

“O ISC ReCAAP facilita a troca de informações entre os navios que estão em áreas de risco através de um seguro sistema de rede via internet. Através desta rede, os navios são ligados uns aos outros e permanecem conectados ao ISC 24 horas por dia. A agência ao receber o relatório de incidente irá gerir o incidente de acordo com suas políticas e procedimentos nacionais de resposta, e prestar assistência ao navio vítima, sempre que possível.”

2.2 Recomendações da IMO

A IMO vem desenvolvendo uma série de recomendações referentes ao tema. Segundo Nilson José Lima, um dos diretores da Sindmar¹² em exercício até março de 2012, em outubro de 2009: “Durante a última reunião do Comitê de Segurança Marítima (MSC 86 – 2009), foram atualizados quatro importantes documentos, sendo eles: MSC/Circ.622/Rev.1 (Recomendações aos governos para prevenir e suprimir a pirataria e o roubo armado contra

¹² Sindmar é o Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante.

navios); MSC/Circ.623/Rev.3 (Orientações para armadores, operadores de navios, Comandantes e tripulantes para prevenir e suprimir a pirataria e o roubo armado contra navios); MSC/Circ.1302 (Pirataria e roubo armado contra navios nas águas ao largo da Costa da Somália) e a Resolução A.922 (22) (Código de práticas para investigação de crimes de pirataria e roubo armado contra navios). Nos debates sobre estas atualizações foram solicitados que as companhias de navegação continuem a fornecer amparo ao tripulante e seus familiares, dando a eles um apoio psicológico durante e após a ocorrência de sequestro de um de seus navios e sua tripulação e que mantenham também um apoio financeiro aos familiares durante todo este processo até o restabelecimento da normalidade dos trabalhos destes marítimos.”Abordaremos então o conteúdo das resoluções citadas acima.

2.2.1 Recomendações aos governos para prevenir e suprimir a pirataria e o roubo armado contra navios (MSC/Circ.622/Rev.1).

Em junho de 1999 a IMO recomendou aos governos contratantes¹³ que implementassem as recomendações da Circular 622 para o combate de pirataria e crimes à mão armada. A seguir citaremos três das principais medidas desse documento:

-Realizar a estatística dos ataques piratas observando a maneira como o ataque ocorreu e sua localidade.

- Incentivar o encontro de armadores e marítimos para que medidas de supressão e prevenção de ataques piratas pudessem ser desenvolvidas.

- Elaborar Planos de Ação detalhados abordando tanto ações de prevenção quanto ações a serem tomadas em caso de um ataque pirata. Os governos deverão também desenvolver planos para conter possíveis vazamentos de óleo em caso de colisão e encalhe em decorrência de um ataque pirata.

¹³ Governo contratante significa é aquele governo que é membro da IMO.

Segundo essa circular, todos os ataques ou ameaças piratas deverão ser relatados imediatamente para as autoridades competentes a fim de que o Plano de Ação possa ser seguido e os navios na região possam reforçar a atenção na navegação. Para que o Plano de Ação funcione corretamente é imprescindível que os países com alta ocorrência de ataques piratas tivessem pelo menos uma Estação Costeira e que essa pudesse cooperar bem como se comunicar através do idioma inglês com as Estações Costeiras vizinhas.

Em seu apêndice, a Circular 622 disponibiliza a hierarquia de comunicação que deve ser seguida para reportar um ataque pirata. O navio vítima ao perceber o ataque deve imediatamente informar ao armador, ao Rescue Co-ordinate Centre (RCC)¹⁴ e se possível ao IMB Reporting Centre. Com isso, as autoridades poderão providenciar a melhor forma de combate e resgate da tripulação e da embarcação.

2.2.2 Orientações para armadores, operadores de navios, Comandantes e tripulantes para prevenir e suprimir a pirataria e o roubo armado contra navios. (MSC/Circ.623/Rev.2).

A Circular 623 objetiva chamar a atenção da comunidade marítima para ataques piratas e roubos à mão armada em alto mar ou quando fundeados. Esse documento prioriza a conscientização dos envolvidos no transporte marítimo e estabelece os procedimentos que devem ser tomados para reduzir o risco de ataques piratas, as possíveis respostas a esse evento e a importância de relatá-lo para IMO e para as autoridades costeiras do Estado.

Segundo estatísticas da IMO, sabe-se que além do sequestro do navio e o roubo da carga, o grande foco dos ataques ocorrentes no Sudeste Asiático é o roubo de propriedades portáteis como dinheiro de bordo, pertences da tripulação e equipamentos de bordo. Na América do Sul há evidências que os atacantes entram a bordo durante a permanência no porto, arrombam a porta dos contêineres e roubam mercadorias que eles podem carregar com

¹⁴ Rescue Co-ordinate Centre é órgão responsável por coordenar as operações de busca e salvamento quando um chamado de socorro e urgência ocorre. No Brasil, esse órgão é o Salvamar Brasil.

as mãos. Assim recomenda-se a checagem minuciosa de todos os compartimentos antes de sair do porto.

Normalmente os navios mercantes precisam portar uma considerável quantia de dinheiro para realizarem certas operações comerciais e para atenderem as necessidades da tripulação. Isso representa um grande atrativo para os piratas. Assim os armadores devem considerar formas de eliminar a necessidade de ter esse dinheiro a bordo.

A discricção da tripulação deve ser observada também. Todos a bordo devem ter ciência que os piratas podem estar monitorando a comunicação entre navio e terra. Deve-se ter precaução ao transmitir informações sobre cargas ou propriedades valiosas e jamais se deve discutir sobre o conteúdo da carga com pessoas estranhas ao navio.

Outra consideração é o fato das tripulações serem cada vez menores favorecendo ataques piratas. É praticamente impossível uma pequena tripulação realizar uma navegação segura e rotinas de bordo e ainda manter uma proteção ao nível exigido quando navegando em áreas de grande incidência de ataques piratas. Aconselha-se aos armadores aumentar a tripulação e a investir em equipamentos de detecção para navios que realizam rotas que passam pelo Golfo do Áden e Chifre da África principalmente.

A IMO recomenda ainda a elaboração do Plano de Proteção do Navio para os navios sujeitos a áreas de risco. Esse plano deve ser elaborado tendo em mente a proporção do risco a ser enfrentado, o número de tripulantes disponíveis, a capacidade da tripulação de execução após treinamento e os equipamentos de bordo que devem ser adquiridos. O Plano de Proteção do Navio deverá também conscientizar a tripulação sobre os riscos envolvidos durante um ataque pirata ou roubo à mão armada. Quanto mais cedo for a detecção, maiores são as chances de evitá-lo. Se os piratas já estão a bordo, o risco para a tripulação, caso haja reação frente ao ataque, cresce de forma significativa. Recomenda-se ainda que as portas que dão acesso ao passadiço, praça de máquinas, compartimento da máquina do leme e camarotes tenham proteção reforçadas uma vez que será uma dificuldade para a entrada do pirata.

Sempre que possível, os navios deverão manter-se afastados das rotas de risco, evitando principalmente passagens estreitas. O planejamento da derrota deve levar em conta

achegada ao porto na hora certa, pois o navio fundeado é um fácil alvo. Os contratos de fretamento poderão prever atrasos na chegada do navio quando o objetivo for a segurança.

Durante a permanência no porto, é aconselhável o controle total para acesso ao navio. Câmaras de segurança podem identificar um pirata. Em muitos casos, os piratas entram nos navios para observar o Manifesto de Carga¹⁵ e assim selecionar o alvo, seja a carga seja o sequestro do navio. Portanto, os documentos de bordo deverão estar bem guardados evitando sua circulação.

A comunicação é essencial e deve ser mantida 24 horas por dia. O comandante deverá garantir que haverá um tripulante exclusivamente responsável pela comunicação quando o navio estiver se aproximando e principalmente dentro de áreas de risco. Alguns equipamentos não atualizam a posição do navio no equipamento do GMDSS¹⁶ assim para estes em especial é extremamente necessário que se faça a intervalo de tempos regulares. O canal do VHF¹⁷ deverá estar sintonizado no canal de escuta permanente da autoridade local. Assim, o canal 16 deverá ser mantido na escuta e se outros canais forem determinados pelas autoridades a mudança deverá ser acompanhada. Qualquer movimento suspeito deverá ser comunicado. O comandante deverá avaliar a extensão do perigo para decidir se será uma transmissão de alerta, uma mensagem de urgência (PAN PAN) ou, se a tripulação estiver com risco de vida, uma mensagem de socorro (MAYDAY MAYDAY).

Quanto às luzes de navegação, sugere-se que se mantenha o navio apenas com as luzes de navegação. Assim, dificulta-se a percepção de pontos de referência para a aproximação de uma embarcação pirata e quando esta se aproximar, o oficial de serviço poderá ligar todas as luzes alertando-a que ela foi vista pelo navio. Isso pode evitar o ataque pirata.

Quanto ao alarme, deverá ser soado um alarme que indique a existência da ameaça e a direção que ela está vindo. Dessa forma, tripulantes que estão expostos poderão escolher uma

¹⁵ Manifesto de Carga é um documento de bordo que contém a lista com todas as mercadorias do navio.

¹⁶ É o Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima.

¹⁷ A sigla significa Very High Frequency, isto é, a transmissão trabalha na frequência de 30 a 300 MHz.

rota segura para um local protegido. É muito comum piratas sequestrarem o navio ao abordar um tripulante que estava exposto no convés principal.

Mas se a embarcação pirata já se encontra próxima do navio, o navio poderá dar uma forte guinada para um dos bordos se for possível a fim de que se gere uma onda na proa, dificultando a aproximação da embarcação pirata.

Quanto ao uso de armas de fogo, a IMO desencoraja totalmente seu uso. Além de ser mais um atrativo para os ataques, as armas de fogo podem piorar uma situação já perigosa. Seu uso requer constante treinamento e o alto risco de um acidente torna esse meio de proteção inviável para navios mercantes.

Caso os piratas consigam embarcar a tripulação deverá objetivar primeiramente a segurança de todos a bordo, assegurar que a tripulação continue no controle da navegação e agir de forma que os piratas desembarquem o mais rápido possível. O comandante não poderá também desprezar as consequências para a área externa. A detonação de um explosivo num navio tanque químico, por exemplo, poderia causar uma catástrofe para todos a bordo e ao redor do navio.

2.2.3 Pirataria e roubo armado contra navios nas águas ao largo da Costa da Somália(MSC/Circ.1302)

A Circular 1302 entrou em vigor em abril de 2009. Durante o ano de 2008, observou-se que a maioria dos relatos de ataques piratas e roubos à mão armada ocorreram na Costa da Somália. A justificativa para tal fato baseou-se na melhora das condições meteorológicas devido ao término da Monções caracterizado por chuvas intensas. Outro fator foi a melhora das operações antipirataria no Golfo do Áden que atraiu os piratas para Bacia da Somália e a parte ocidental do Oceano Índico. Com isso, a IMO recomendou que os navios passassem a uma distância de segurança de 600 milhas náuticas da Costa da Somália. Além disso, foi aconselhado que as medidas propostas pelas circulares 622 e 623 fossem reforçadas pela comunidade marítima.

2.2.4 Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima.

Em 1992 a Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convenção SUA) entrou em vigor. O objetivo da IMO é garantir que pessoas que cometam crime contra a segurança da navegação recebam o tratamento adequado.

Na Convenção SUA, os delitos discriminados são de sequestro, roubo, agressão física, ato que coloque em risco a navegação do navio e/ou do ambiente ao se redor, atos que danifiquem a estrutura física do navio e outros. Esses delitos relacionados ocorrem num ataque pirata, por isso justifica-se a abordagem dessa convenção nesse trabalho.

Essa convenção aplica-se para todos os delitos ocorridos em alto mar. Quando o crime ocorrer em mar territorial essa convenção só será válida se o território for de um Estado assinante. Qualquer Estado poderá efetuar a prisão de infratores em alto mar. Ao realizar a prisão o Estado tem duas opções: extraditar ou julgar de acordo com suas leis. Caso não ocorra nenhuma dessas situações, se o Estado costeiro onde ocorreu o crime for assinante dessa convenção ele é obrigado a conduzir o processo de acordo com suas leis.

Quando extraditar, o Estado vítima poderá entregar o prisioneiro para o país de origem ou para outro estado contratante. Recentemente a União Europeia acordou com o Quênia que os piratas por eles capturados seriam extraditados¹⁸ para esse país. No entanto, outros países em alguns casos preferem julgar esses crimes. Em certos casos, como os Estados Unidos (EUA), o país prefere conduzir o processo, mas em outros os piratas são julgados pela corte do Quênia.

A preferência em entregar os prisioneiros para o Quênia baseia-se na dificuldade de se provar o ato da pirataria em si. Isso significa que para que a pirataria seja punida pelo navio vítima, o país de origem deve prever no seu código penal tal crime. Foi dessa forma que o tribunal alemão iniciou o julgamento de dez piratas somalianos acusados de sequestrar um navio alemão durante quatro horas. O código penal alemão prevê qualquer ataque contra o tráfico marítimo. Países como Dinamarca e Canadá não reconhecem pirataria como crime nos seus respectivos códigos penal.

¹⁸Extradição é o processo que ocorre quando um estado solicita e obtém de outro estado o direito de julgar e condenar uma pessoa que tenha cometido um crime.

2.3 Equipamentos

2.3.1 AIS

O Sistema de Identificação Automático (AIS¹⁹) é um sistema de monitoramento automático usado por navios e pelo Serviço do Tráfico Marítimo (VTS) para localizar e identificar navios através de troca de dados eletrônicos. O AIS foi criado com a intenção de complementar o radar. Através da integração de transceptor VHF, de um sistema de posicionamento, como LORAN-C²⁰ e GPS, e de outros sensores eletrônicos, como a agulha giroscópica, fornece informações de posição, curso e velocidade de embarcações. A IMO prevê na Convenção SOLAS²¹, a obrigatoriedade desse equipamento para embarcações acima de 300 toneladas AB e para todos os navios de passageiros. Esse equipamento tem se tornado acessível financeiramente à medida que novas gerações são lançadas no mercado. Inicialmente foi criado para se evitar abalroamentos. Atualmente aplica-se na prevenção de ataques piratas. A partir da detecção de alguma embarcação estranha ao navio pelo radar, pode-se identificá-la pelo AIS.

2.3.2 Sistema de Alarme Shiploc (SHIPLOC)

Após regulamentação SOLAS XI-2/6 adotada em dezembro de 2002 pela IMO todas as embarcações com mais de 500 toneladas AB devem ser equipadas com esse sistema. Esse equipamento consiste no alerta para terra de um navio que está sendo atacado por piratas ou terroristas. O SHIPLOC é operado por uma empresa subsidiária da Agência Espacial Francesa, que durante 24 horas por dia acompanha a ocorrência de alertas. Ao apertar o alarme, uma notificação é enviada para o armador e para as autoridades competentes como a IMB. Além

¹⁹ Em inglês Automatic Identification System.

²⁰ O sistema LORAN (de Long Range Navigation) é um sistema terrestre de radionavegação, baseado na utilização de emissões coordenadas de impulsos radioelétricos de ondas médias ("Medium Frequency" ou MF) ou curtas ("Low Frequency" ou LF).

²¹ É a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida no Mar (em inglês: Safety of Life at Sea).

disso, diariamente o armador pode monitorar dados como velocidade, rumo, localização e até mesmo condições meteorológicas.

Para disparar esse alerta um tripulante deve apertar um botão, conhecido como “botão do pânico” localizado em um determinado compartimento que ao ser apertado envia uma mensagem de alerta para terra. O objetivo é enviar discretamente um pedido de socorro para situações como sequestro.

Os principais componentes desse sistema são um receptor que recebe informações do GPS, um transmissor Argos²², baterias de emergência, e dois botões ou mais para emissão do alerta.

2.3.3 Ship Security Alarm System²³

De acordo com a Regra 6 – Cap. XI-2 do SOLAS, o navio obrigatoriamente deverá instalar a bordo um Sistema de Alerta de Proteção do Navio. Nesse sistema, o navio deverá prover dois botões de alarmes. Esses deverão ser acionados em caso de ataque pirata ou terrorista. Esse sinal é secreto, isto é, não emite sons ou luzes. Em caso de ataque pirata ou terrorista, ao ser apertado o botão, o pedido de socorro vai diretamente via satélite para as autoridades competentes.

2.3.4 Outros equipamentos

Outros sistemas relativamente simples foram desenvolvidos. Por exemplo, a empresa Genesis Illumination oferece um dispositivo radar de detecção com capacidade em até 914 metros de alcance. Ao ser detectado qualquer contato nesse raio, o equipamento avalia o potencial da ameaça através da visão noturna. Se confirmada a suspeita, o alvo é fortemente iluminado demonstrando que ele está sendo monitorado pelo navio.

Em 2003, a Agência Marítima Internacional (IMB) aprovou o uso cercas elétricas não letais em navios. Inicialmente testou-se o uso de 9000 V em volta do convés pela empresa holandesa Secure-Ship. Esse equipamento foi a solução para o não armamento a bordo. É uma

²² Esse é um complexo sistema que por meio de satélites monitora a trajetória do objeto que está inserido.

²³ Esse sistema é traduzido para “Sistema de Alerta de Proteção do Navio”.

solução não letal para se proteger contra ataques piratas. No entanto, devido à presença de fios eletricamente carregados, o sistema não pode ser usado em petroleiros ou outros navios que transportam materiais fortemente inflamáveis.

Jatos fortes de água são usados também para impedir o embarque não autorizado. Esse sistema teve grande aceitação em petroleiros e graneleiros químicos, além de alguns navios tanques e de passageiros. Conhecido como MPS, o Sistema de Proteção Marítimo emite jatos pelo casco a alta pressão conduzindo água do mar por bombas. O Equipamento é totalmente automático e os bicos podem girar 360° numa vazão de até 100m³ por hora. Esse sistema foi lançado em 2009 e em 2010 chegou ao ápice em vendas.

Long Range Acoustic Device (LRAD) é um dispositivo não letal desenvolvido com o objetivo inicialmente de manter multidões afastadas. Seu funcionamento consiste basicamente na emissão de ondas sonoras em alta frequência produzindo dor em quem as escuta. Esse sistema foi aprovado em 2005 quando o navio de cruzeiro “Seabourn Spirit” empregou um LRAD para repelir piratas com lança-granadas cerca de 115 km da costa da Somália. A eficácia deste dispositivo durante o ataque não é completamente clara, mas os piratas não conseguiram embarcar no navio e acabaram por fugir.

2.4 Atuações militares

2.4.1 Operação Atalanta²⁴

A União Europeia (EU) percebendo a necessidade de um combate mais direto à pirataria lançou em dezembro de 2008 a Operação ATALANTA. O principal objetivo dessa missão é proteger os navios do Programa Mundial Alimentar (PAM) e o transporte da Missão da União Africana (AMISON) na Somália. Através da Força Naval Europeia, a EU previne e reprime atos de pirataria e assaltos a mão armada ao longo da costa da Somália, além de acompanhar as atividades pesqueiras nessa área e navios que passam por regiões de alto risco.

²⁴ A European Union Naval Operation Against Piracy (EU NAVFOR) ficou conhecida como Operação Atalanta.

Essa operação tem permissão para prender, deter e transferir pessoas suspeitas ou pessoas que cometeram atos de pirataria ou assalto à mão armada na área em que ela estava presente. Eles podem também prender a embarcação e mercadorias dos piratas quando ato flagrante. Após efetuada a prisão, os suspeitos podem ser processados pela União Europeia ou pelo Quênia de acordo com um acordo assinado por ambos os países em 2009 que concede o direito das autoridades do Quênia dar continuidade às investigações.

A Força Naval Europeia atua ao sul do Mar Vermelho, no Golfo do Áden e em parte do Oceano Índico e conta com navios militares de países como Rússia, Japão, Índia e China. Por ano são gastos 8,3 milhões de euros que são repartidos entre os membros da União Europeia.

Essa operação foi uma boa resposta perante o combate da pirataria e assaltos a mão armada. Desde 2007, quando os primeiros testes foram lançados, nenhum navio do PAM tem sido atacado. Todos os navios que passam pelo Golfo do Áden ou Costa da Somália são requisitados para se registrarem na Maritime Security Center-Horn of Africa²⁵ (www.mschoa.eu).

2.4.2 Forças Marítimas Combinadas (CMF)

Esse é um programa da OTAN²⁶ que inclui diversos países tais como Austrália, França, Alemanha, Itália, Paquistão, dentre outros. Com dezenas de navios, a CMF patrulha

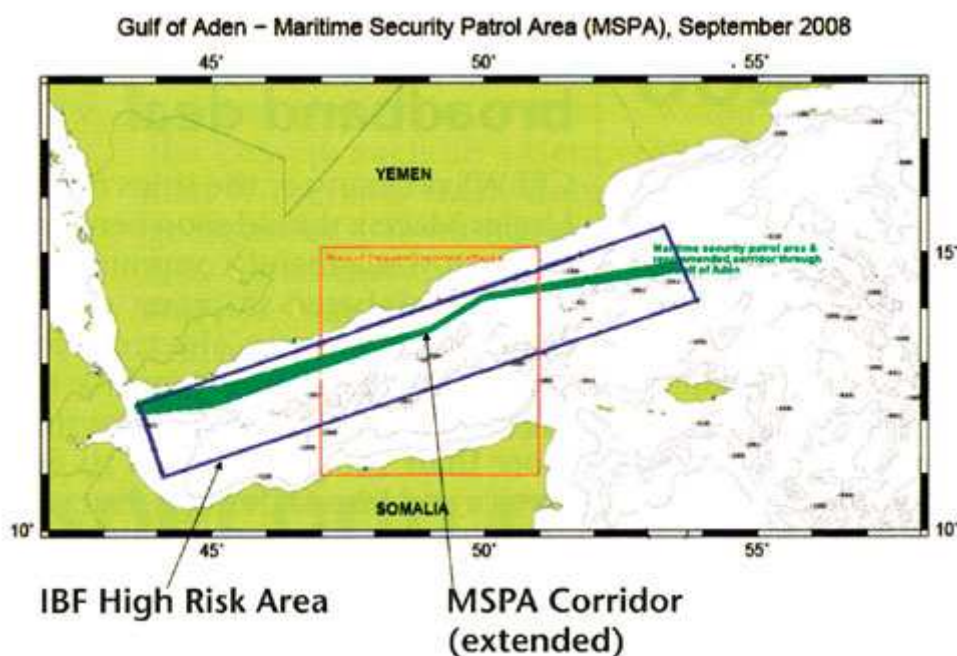
²⁵Considerando que 20% do comércio global passa pelo Golfo do Áden e diante dos problemas causados pela pirataria marítima, a European Union Naval Operation Against Piracy (EU-NAVFOR) iniciou o projeto Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA). O Centro de Proteção Marítimo no Chifre da África acompanha o trânsito dos navios na região e emite informações sobre as mais recentes orientações antipiratas para os navios. Além disso, os armadores e navegadores podem acompanhar o movimento de suas embarcações durante o percurso. As forças militares cumprem uma importante missão nesse centro. Antes de um navio passar por uma área de alto risco, navios militares checam a área a procura de embarcações suspeitas.

²⁶A OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte) é uma organização militar que se formou no ano de 1949. Ela foi constituída no contexto histórico da Guerra Fria, como forma de fazer frente a organização militar socialista Pacto de Varsóvia, liderada pela ex-União Soviética e integrada por países do leste europeu. A OTAN existe e atua até os dias de hoje, enquanto o Pacto de Varsóvia deixou de existir na década de 1990, com a crise do socialismo no leste europeu.

mais de 2,5 milhões de quilômetros quadrados de área internacional. Os objetivos do CMF são deter o terrorismo, prever a pirataria, encorajar a cooperação entre os países e promover um ambiente marítimo seguro. As CMF são divididas em três principais grupos. Os CTF-150²⁷ são responsáveis por conter o terrorismo, o CTF-151 por conter a pirataria marítima e o CTF-152 por proteger o Golfo Árabe.

Os CTF-150 contém o terrorismo se preocupando em especial com atos ilegais que podem estar ocultando ou financiando ações terroristas. Essa Força Tarefa cobre o Mar Vermelho, o Golfo do Áden, o Oceano Índico e Golfo de Omã. Ela foi criada pelos Estados Unidos após 11 de setembro e conta com a participação de diversos países como Canadá, Alemanha, França, Itália e outros.

O CTF-151 atua em conjunto com a Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) e a EU NAVFOR mas em embarcações independentes. Uma de suas principais responsabilidades é a patrulha da recomendação da IMO da Circular 281 em vigor em Agosto de 2009. Quando navegando no Golfo do Áden a IMO recomenda-se que se utilize um “corredor” que é patrulhado por forças militares.



²⁷ CTF significa Força Tarefa Combinada.

Na figura acima a área verde representa a região que se deve navegar ao passar pelo Golfo do Áden e a área contornada de azul é área de alto risco. A Resolução da Circular 281 trás em seu anexo as coordenadas dessa passagem e as referências para comunicação das autoridades que devem ser reportadas ao passar por determinados pontos. Ao manter esse procedimento, o navio é monitorado durante toda a sua passagem por essa área de risco.

O CTF-152 é responsável pela proteção do Golfo Árábico. Essa região é considerada um dos maiores canais estratégicos do mundo por ser a via de acesso a uma das maiores reservas de petróleo e gás natural (aproximadamente um terço da produção do mundo vem dessa região). Por ter essa importância, em 2004 foi criada essa Força Tarefa.

2.4.3 Operação Ocean Shield

Essa operação é uma criação da OTAN que teve início em 2009. O foco dessa operação é proteger os navios do PAM e auxiliar na proteção da região. Essa operação 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 na região do Golfo do Áden, também fornece treino para os países interessados em combater a própria pirataria marítima.

CAPÍTULO III

Custo estimado da pirataria marítima

Segundo Anna Bowden e baseado nos estudos da Fundação One Earth Future (OEF) a pirataria marítima custa para a economia internacional de 7 a 12 bilhões de dólares por ano. A margem de erro é grande devido às dificuldades de se calcular os custos. Os dados são limitados, ou seja, muitas vezes as empresas não fornecem informações completas sobre os casos de pirataria como avarias²⁸ causadas e preço do resgate por exemplo. Muitos casos de ataque pirata comumente não são relatados pela IMB porque os armadores ordenam o Comandante a não relatar o fato para que a empresa não perca credibilidade. Acredita-se que apenas metade dos fatos que ocorrem são relatados na IMB.

Os custos direto da pirataria marítima incluem o resgate, os seguros, a alteração de rota dos navios, implementação de navios de proteção nas áreas de alto risco, os processos judiciais desencadeados de um ataque pirata e o orçamento de organizações dedicadas à redução de ações piratas.

Atualmente o valor dos resgates tem sofrido um considerável aumento. Em novembro de 2010, o navio tanque da Coreia do Sul “Samho Dream” foi resgatado por 9.5 milhões de dólares, superando o resgate de 7 milhões de dólares pago ao navio tanque grego²⁹. A média dos resgates em 2005 era 150 mil de dólares, em 2009 3,9 milhões e em 2010 5,4 milhões. O aumento no pagamento contribui para uma maior duração do sequestro. Houve caso em 2010 em que a tripulação foi mantida refém por 150 dias.

O prejuízo de um sequestro é calculado como sendo o dobro pago pelo resgate. Incluem ao valor do resgate o custo nas negociações, tratamento psicológico para a tripulação, o reparo de danos do navio, o custo para transferir o dinheiro para os sequestradores (normalmente feito por helicóptero ou avião particular) e finalmente o custo do navio fora de

²⁸ Avarias representam não somente os danos da fazenda de bordo mas também o prejuízo em relação ao atraso da carga, à permanência do navio sem poder operar, por exemplo.

²⁹ O navio Super Tanque MV Maran Centauros carregava 162 milhões de dólares de óleo cru da Arábia Saudita para os EUA.

serviço que é o mais custoso de todos. Em valores, o sequestro de navios de 2009 e 2010 em relação aos resgates totalizaram 415 milhões de dólares. Mas se dobrarmos o valor para considerar os outros custos, conclui-se que foram gastos 830 milhões de dólares em navios sequestrados.

Como resposta ao aumento de ameaças e do custo dos resgates, as companhias de seguro marítimo aumentaram o valor das taxas que foram reajustadas especialmente para navios que realizam rotas em zona de risco. Os seguros marítimos são divididos em quatro categorias: risco de guerra, risco de sequestro, seguro carga e seguro casco. No Golfo do Áden, classificado como uma área de risco de guerra, a taxa do seguro cobrada pela LMA³⁰ era 500 dólares em 2008 e foi para 150 mil dólares em 2010, um acréscimo de 1900 %. O seguro sequestro cobre apenas o resgate da tripulação. No entanto, algumas seguradoras já estão cobrindo o resgate da propriedade. O seguro da carga teve um aumento de 25 a 100 dólares por container em áreas de risco de pirataria marítima. E quanto ao seguro casco (inclui os danos físicos que a embarcação pode sofrer), seu valor praticamente dobrou com a pirataria. Estima-se o aumento no valor dos seguros foi mais de 3 bilhões de dólares causado pela pirataria marítima.

Outro custo direto é o desvio de rota para se evitar áreas de alto risco. Alguns navios preferem contornar o continente africano para evitar transitar no Golfo do Áden e Canal de Suez. Por exemplo, a AP Moller-Maesk³¹ mudou a rota dos seus 83 navios tanques. Observou-se também uma redução no tráfego do Canal de Suez resultante da mudança de rota. O desvio de rota representa um grande custo para o armador. A rota da Arábia Saudita para os EUA contornando a África representa um aumento de 2700 milhas marítimas na viagem. Esse aumento no tempo de viagem significa uma redução de 17% na capacidade de transporte durante um ano. O custo do desvio de derrota calcula ser em torno de 2 a 3 bilhões por ano.

Quanto ao custo para aquisição de equipamentos de proteção para evitar a pirataria marítima, acredita-se que os gastos atingem 2,5 bilhões de dólares por ano. E o custo em relação às forças navais seja 2 bilhões por ano. Como já foi mencionado há três importantes operações militares antipirataria naquela região: Operação Atalanta, Operação OceanShield e

³⁰A sigla significa Lloyd Market Association.

³¹ Conhecida apenas como Maesk, é a maior proprietária de navios da Europa.

a CTF-151. São 43 navios militares trabalhando juntos na região do Chifre da África e Oceano Pacífico. Um único navio da força naval dos EUA custa por dia quase 83 mil dólares, ou seja, os 43 navios custam 1,3 bilhões de dólares ao ano para os governos.

Em referência ao custo dos processos judiciais, estima-se que se gastou aproximadamente 31 milhões de dólares só em 2010. Quando ocorre um crime, é permitido que o país que irá conduzir o processo seja o país da bandeira do navio, da nacionalidade do criminoso ou ainda a da nacionalidade da tripulação. Como os recursos e a capacidade para se conduzir um processo não são suficientes, a comunidade internacional financia para esses países os custos. O objetivo é fazer os criminosos receberem a punição por seus atos.

Como consequência dos gastos diretos, o comércio naquela região foi seriamente afetado. Por exemplo, o custo para se importar mercadorias aumentou 23 milhões de dólares por mês e o custo para exportar 9 milhões. O setor pesqueiro da região tem perdido dinheiro também. Em 2009, o Iêmen declarou ter perdido 150 milhões de dólares nesse setor como resultados dos ataques piratas. Outros países como Taiwan e Nigéria cessaram as operações de navios pesqueiros ameaçados pela pirataria marítima.

O preço da comida também é afetado. Aproximadamente 40% dos ataques atingem navios de carga granel e de carga geral. Juntos esses navios transportam a maior parte da comida mundial. Na própria Somália, a maior parte da comida é importada, logo a população tem sofrido com a inflação dos alimentos.

Por fim, os países da região têm perdido investimentos estrangeiros. O Egito, por exemplo, tem perdido dinheiro proveniente das taxas³² pagas para passar pelo Canal de Suez. Calcula-se que o Egito perde mais 600 milhões de dólares ao ano. A indústria do turismo também é afetada. Navios de passageiros que visitavam Monbasa³³ reduziram 95%.

³²As taxas varia de 200 a 600 mil dólares por navio.

³³ Cidade capital do Quênia.

CAPÍTULO IV

Dificuldades

Segundo Alexandra von Böhm-Amolly³⁴, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 definiu e condenou atos de pirataria. No entanto, suas disposições tem se revelado insuficientes no combate à pirataria. As limitações do Direito Internacional são reflexo da falta de uniformidade das leis nacionais. Isso causa impunidade que associada à rentabilidade da pirataria tem levado ao alastramento dessas ações. Entende-se que para a efetiva prevenção e repressão da pirataria é indispensável presença naval adequada, maior justiça na repartição das riquezas e de um quadro jurídico suficientemente completo e eficaz. Abordaremos nesse capítulo a questão jurídica da pirataria marítima.

A pirataria sempre foi combatida, mesmo nos tempos antes de Cristo. Seja através dos povos ribeirinhos, como também por mecanismos jurídicos. No século I a.C., o Direito Romano qualificava os piratas condenando-os à crucifixão. No século XVII, o jurista holandês Hugo Grotius defendeu na sua obra “Mare Liberum” o princípio da total liberdade dos mares, ressaltou expressamente a pirataria e estabeleceu a sua proibição em termos absolutos. Três séculos mais tarde, esta mesma proibição total e absoluta seria expressamente consagrada pela Convenção de Bruxelas sobre o Alto Mar de 1958 e, mais recentemente, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em Montego Bay, em 1982, no culminar da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, reunida desde 1971.

Na convenção de Montego Bay, esclarecem-se as várias liberdades de navegações como de sobrevoo, de colocação de cabos e ductos submarinos, de construção de ilhas artificiais e outras instalações (pesca e investigação científica). Mas, em nome da segurança, impõem-se limites e exceções ao referido princípio geral da liberdade de alto mar, delegando-se a cada Estado o seu exercício para fins pacíficos. E é para assegurar o cumprimento deste

³⁴Alexandra von Böhm-Amolly tem licenciatura e mestrado em Direito pela Universidade de Lisboa. Doutora em Direito Internacional Marítimo pela mesma universidade, Pós-graduada em Shipping Business e em Cultura Árabe-Islâmica.

limite, que o Direito Internacional proíbe de forma expressa o transporte de escravos, o tráfico ilícito de migrantes, de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas, o tráfico de armas de destruição massiva, as transmissões radiofônicas e televisivas não autorizadas, o terrorismo internacional e, obviamente, a pirataria marítima.

A Convenção de Montego Bay define-a no seu artigo 101º:

“Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o 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 o 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 carácter de navio ou aeronave pirata;
- c) Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b).”

Esta definição é insuficiente, principalmente pela restrição na definição geográfica de “alto mar”. Por exemplo, lugares que são submetidos à jurisdição de nenhum Estado e à Zona Económica Exclusiva são excluídos da condenação pelo Direito Internacional da prática desses atos em outros espaços marítimos. Além disso, atos semelhantes de pirataria não são reconhecidos em águas interiores, territoriais e arquipélagos. Somente em 2001, a IMO emitiu uma resolução que tratava dessas áreas. Portanto, classificou-se de “Assaltos à mão armada contra navios” os atos ilícitos cometidos no mar territorial, nos arquipélagos e nas águas interiores.

Segundo a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar não é permitido ao Tribunal Marítimo da ONU julgar piratas porque não é competência desse tribunal julgar crimes.

Por fim, ainda segundo Alexandra von Böhm-Amolly, “a aplicação dos critérios do Estado ribeirinho para criminalizar, reprimir e punir atos materiais análogos aos de pirataria quando praticados nas águas sob sua jurisdição retira efetividade e eficácia à lei internacional.

Ou seja, proíbe-se, reprime-se e condena-se um ato de violência ou de detenção ou de depredação no alto mar, mas, quando esse mesmo ato é praticado a poucos metros de distância, noutro espaço marinho, deixa de ser objeto de qualquer censura internacional e poderá mesmo ser legal segundo o ordenamento do Estado costeiro”.

Em seu ensaio, Gilberto Oliveira³⁵ também discute sobre o tema: “o combate à pirataria, enquanto ato praticado em alto mar é dever de todos os estados e o apresamento por motivo de pirataria pode ser executado por navios de guerra ou aeronaves militares de qualquer nacionalidade, desde que permaneçam em águas internacionais. Já o roubo armado contra navios, enquanto ato praticado no porto ou em águas territoriais de um estado é um problema criminal a ser tratado de acordo com as leis específicas do estado onde acontece o ataque. Dentro dessa caracterização, o direito de perseguição e apresamento cessa, caso a embarcação pirata ingresse no mar territorial de algum estado. A partir daí, somente o estado detentor da jurisdição sobre aquele mar territorial pode realizar a repressão, o que se aplica, também, aos roubos armados contra navios realizados nessas águas.”.

Com o intuito de superar essas dificuldades no combate à pirataria na Somália, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), expediu duas resoluções sobre o tema. Em 2008, autorizou-se a entrada no mar territorial da Somália para reprimir pirataria e roubo armado no mar, bem como o uso dos meios necessários para tal. Esses meios necessários são navios de guerra e aeronaves militares de programas da OTAN e EU.

³⁵ Gilberto Carvalho de Oliveira é graduado pela Faculdade de Economia no Centro de Estudos Sociais na Universidade de Coimbra. Ele é autor do artigo “Pirataria na Somália e paz internacional”.

CAPÍTULO V

Pirataria e Terrorismo

Antes de abordar o tema é preciso diferenciar pirataria de terrorismo. Uma maneira de distinguir esses dois fenômenos é quanto ao objetivo. A pirataria almeja ganho financeiro por meio do roubo de bens de valor do navio como dinheiro, pertences pessoais e carga e por meio do sequestro do navio e tripulação em troca de resgate em dinheiro. Já o terrorismo objetiva gerar intimidação política e pânico. Os alvos do terrorismo marítimo são os navios que representam o Estado a ser intimidado através da perda econômica (o prejuízo com a destruição de um navio) para o país e da perda de vidas (o assassinato da tripulação).

Apesar desse trabalho ter como objetivo discutir a pirataria, faremos um breve comentário a respeito do terrorismo porque a pirataria marítima é vista como uma potencial forma de terrorismo.

A preocupação com o terrorismo marítimo teve início após 11 de setembro de 2001, quando os Estados Unidos ao receberem o pior ataque na sua história, decidiram que era hora de reforçar a proteção do seu país também no transporte marítimo. Após o ataque às Torres Gêmeas ficou provado que os terroristas eram capazes de utilizar inesperadas formas de ações para atingir a segurança dos Estados. O mar por ser uma área muito vulnerável e de difícil vigilância foi considerada como potencial meio para ataques terroristas. Após esses fatos, em 2004 entrou em vigor o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code).

Os focos do ISPS Code são:

- a) detectar as ameaças de segurança e implementar medidas de segurança;
- b) estabelecer papéis e responsabilidades em matéria de segurança marítima para os governos, administrações locais, navios e indústrias portuárias a nível nacional e internacional;
- c) recolher e promulgar informações relacionadas à segurança;

d) fornecer uma metodologia para avaliação de segurança de modo a ter em planos e procedimentos para reagir a níveis de segurança em mudança.

Atualmente um número limitado de grupos terroristas promovem ataques no mar e um número restrito de Estados é afetado por eles. Porém esse fato não ameniza o perigo do terrorismo marítimo. No mundo globalizado, o que ocorre em uma determinada região tem o potencial de atingir várias outras áreas. Assim, apesar de poucos países serem atingidos diretamente, a comunidade internacional recebe indiretamente o impacto também. Por exemplo, no conflito com o governo do Sri Lanka pela independência do Tâmil, O LTTE³⁶ desenvolveu uma expressiva força naval conhecida como “Sea Tigers³⁷” com aproximadamente 4000 homens. O LTTE destruiu quase um terço da frota naval do Sri Lanka. Outra ocorrência de terrorismo marítimo foi em outubro de 2000 no porto do Áden, no Iêmen. Nessa data, o contratorpedeiro USS Cole da Marinha de Guerra dos Estados Unidos foi atacado no casco por um bote com explosivos. O ataque suicida foi promovido pelo grupo al-Qaeda matando 17 marinheiros.

No Golfo do Áden, a ligação entre pirataria e terrorismo tem preocupado as autoridades internacionais. Acredita-se que há terroristas envolvidos com piratas para apreender como proceder um ataque marítimo. Além disso, há indícios que o terrorismo vislumbra na pirataria marítima a fonte de renda para financiar as operações terroristas em terra. Como exemplo, o Grupo Abu Sayyaf é uma organização filipina terrorista que usa suas habilidades marítimas para atacar navios em busca de recursos financeiros. Outro fator que interage esses dois grupos são os interesses comuns. O sucesso de ambos os grupos dependem das condições de terra, porque a fraqueza dos governos bem como a corrupção colaboram para a sobrevivência do terrorismo e da pirataria marítima. A melhora dessas condições representa um relevante obstáculo para piratas e terroristas. Assim há razão para que eles estabeleçam uma relação de cooperação com o objetivo de prevenir melhoras no sistema de proteção dos governos. Segundo o Diplomata Eric Shea Nelson da Universidade de Norwich nos Estados Unidos, a cooperação entre terrorismo e pirataria marítima abrange as seguintes considerações: “Os

³⁶ LTTE é um grupo terrorista que atende pelo nome de Liberation Tigers of Tamil Eelam (Tigres de Libertação do Tâmil). Esse grupo é separatista e até 2009 lutava pela independência do povo Tâmil no nordeste da Ilha do Sri Lanka.

³⁷ “Sea Tigers” significa Tigres do Mar.

terroristas não têm conhecimentos marítimos para conduzir um ataque no mar. Diferentemente dos ataques em terra onde os alvos não se movem, no mar os elementos são dinâmicos. Por isso, para realizar um ataque é preciso planejamento considerando as condições climáticas, as marés e a posição e velocidade do navio alvo. Esse obstáculo pode ser administrado com a participação dos piratas que são habilidosos e experientes nesse tipo de operação. Como recompensa os piratas recebem pagamentos pelos serviços prestados, armas e suprimentos necessários para o ataque ou ainda abrigo e passagem segura em terra após um ataque pirata.”

Dessa forma, apesar da pirataria marítima e terrorismo serem fenômenos distintos, fatos recentes demonstram que piratas e terroristas estão se aproximando para compartilhar interesses e trocar recursos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1990, o caos do governo na Somália alimentou o início da Pirataria nesse país. Desde então, essa atividade criminosa evoluiu rapidamente de uma ação de pescadores para grupos armados e, posteriormente, para organizações criminosas altamente lucrativas.

Segundo dados da Syndarma³⁸, a pirataria rendeu cerca de 8 bilhões de dólares em 2010 e deve chegar a 15 bilhões em 2015. O crime no mar tornou-se um negócio tão rentável que grupos organizados passaram a financiar, planejar, e executar as ações contra o tráfego marítimo. A ação desses bandidos tem submetido armadores e marítimos a riscos extremos. A situação atual apresenta mais de 800 marítimos reféns dos piratas, com resgates na faixa de 10 milhões de dólares por navio.

Os custos financeiros desses ataques provocam um acréscimo de valores do seguro e do consumo de combustível, em função de alteração de rotas e de aumento de velocidade. Como consequência, esses novos encargos elevam o frete, que, no final, será transferido ao produto entregue ao consumidor. As seguradoras no Lloyds de London³⁹, atualmente classificam a região do Golfo do Áden como zona de guerra. Assim as taxas são maiores para navios de rotas nessa região e no Canal de Suez. Normalmente, os resgates são entre 500 mil e 2 milhões, valores bem inferiores comparados ao da carga. Isso leva ao pagamento e em consequência ao incentivo a outros ataques.

Além disso, outros prejuízos, não menos importantes, serão percebidos num prazo um pouco maior, tais como o aumento da poluição, também em função do aumento do consumo de combustível, e a evasão de marítimos, em função do alto risco a que são expostos.

Nesse cenário, os países que se utilizam do transporte marítimo juntamente com IMO lançaram soluções para o combate a ataques piratas seja por meio de equipamentos a bordo, organizações, força militar ou recomendações internacionais.

³⁸Syndarma é o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima. Ele representa em âmbito nacional as empresas de navegação marítima.

³⁹Segundo definição do site Wikipédia, o Lloyd's of London é um mercado de seguro e resseguro britânico. É um local de encontro em que vários membros contribuem para um fundo comum e para propagar cálculo de risco. É conhecida pela sua capacidade e disposição em fornecer tipos incomuns de coberturas. Seus subscritores são conhecidos por serem destemidos nos processos de aceitação de riscos.

No entanto, dados atuais demonstram que essas medidas não são suficientes uma vez que dificuldades se põem como barreira. A falta de uma lei internacional que se faça cumprir sem exceção em qualquer lugar é uma delas. A pobreza na Somália precisa ser tratada de forma prioritária, pois é ela que alimenta a formação de novos piratas motivados pelo lucro da pirataria marítima. Além disso, as autoridades estão atentas para a possível associação de piratas e terroristas, uma vez que juntos representariam uma perigosa ameaça para a comunidade internacional.

Portanto, esse trabalho conclui que o combate à pirataria marítima precisa ser aprimorado na medida em que se deve aprimorar as leis para uma efetiva punição. É preciso que as atenções sejam voltadas para a questão social nas áreas de grande foco de pirataria marítima em conjunto com as medidas já existentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Automatic Identification System. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/Automatic_Identification_System>. Acesso em 10 maio de 2012.

BOWEDEN, A. The Economic Coast of Maritime Piracy. Disponível em: <www.geopoliticy.com> Acesso em 28 de julho de 2012.

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 01 de julho de 2012.

Circulares. Disponível em IMO: <www.imo.org>. Acesso em 20 de julho de 2012.

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

Combinante Maritime Forces. Disponível em:<<http://combinedmaritimeforces.com>>. Acesso em 13 julho de 2012

EU NAVFOR Somália. Disponível em:< <http://www.eunavfor.eu/>>. Aceso em 10 junho de 2012.

FUKUYAMA, Francis. **Construção de Estados: Governos e organizações no séc XXI**. Rio de Janeiro: Rocco, 2004.

INSTITUTO DE ENSINO SUPERIORES MILITARES. Pirataria Marítima. Lisboa, 2011.

REVISTA ÂMBITO JURÍDICO. Ataque dos piratas na costa da Somália. 2011.

OLIVEIRA, Gilberto Carvalho de. **Pirataria na Somália e paz internacional**. Rio de Janeiro, 2011.

Piracy And Armed Robbery Agains Ships, 16 de junho de 1999. Disponível em: <www.imo.org>. Acesso em 1 de agosto de 2012.

Pirate Ransons E Livehood Off The Coast Of Somalia. Maio de 2011. Disponível em : <www.geopolicity.com> Acesso em 25 de julho de 2012.

Information Sharing Centre RECAAP. Disponível em: <<http://www.recaap.org/>> Acesso em maio de 2012

SANTOS, Herez. **Direito do Mar**. Rio de Janeiro, 2011.

SILVA, Renato Percin Rodrgues da Silva. **Cooperação Internacional no Combate à Pirataria na Costa da Somália**. Brasília, 2010.