

**Paulo Roberto de Miranda Lage Filho**

**Combate à Pirataria Marítima Moderna**

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

Orientador: **Prof. Brizola de Oliveira Olegário**

Rio de Janeiro

2013

**Paulo Roberto de Miranda Lage Filho**

**Combate à Pirataria Marítima Moderna**

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

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador: **Prof. Brizola de Oliveira Olegário**

---

Assinatura do Orientador

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

Aos Meus Pais e Família, tudo em minha vida.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente àqueles que tenho por privilégio serem meus pais, Paulo Roberto de Miranda Lage e Maria do Socorro dos Santos Lage, exemplos de abnegação que acima de tudo me presentaram com seu amor, compreensão, confiança e sabedoria em cada momento. Ao meu irmão Ian de Miranda dos Santos Lage e meu primo Igor dos Santos Lage pelo companheirismo, lealdade e força. Ao meu avô Mario Littleton Lage, por ser minha fonte de inspiração, alegria e apoio incondicional até esta fase da minha vida. À minha avó e à minha madrinha, Maria do Carmo dos Santos da Rocha e Lúcia Helena Lage, por todo seu carinho, amor e dedicação excepcional. A toda família Lage, agradeço, pela fé inabalável em mim depositada, e principalmente pelo orgulho de carregar em meu peito o nome que nos representa.

## RESUMO

O seguinte trabalho tem por finalidade apresentar uma clara visão de como a atividade pirata se desenvolve na atualidade e como estão distribuídos os esforços necessários para seu combate. Para tal, faz-se necessário entender seu surgimento e desenvolvimento desde a antiguidade, intimamente ligada aos primórdios da navegação marítima, remontando inclusive a momentos importantes da história na qual se fez presente. Por ser uma atividade que perdura por centenas de anos, a pirataria marítima teve que se reinventar em diversas maneiras abrangendo meios operacionais empregados, formas de abordagem, locais de atuação e até mesmo quanto às motivações que levam determinados indivíduos a atuarem nesta atividade ilegal. Para acompanhar tal mudança, autoridades marítimas, organizações, Estados e empresas de segurança e navegação buscam e desenvolvem incessantemente métodos para combatê-la, tanto no setor jurídico como operacional.

Palavras-chave: Pirataria Marítima. Marinha Mercante. OTAN. Somália. Estreito de Mallaca. Sistemas Anti-Pirataria

## **ABSTRACT**

The following paper aims to present a clear vision of how pirate activity develops at present and how the international efforts are distributed to fight it. For this purpose, it is necessary to understand its emergence and development since ancient eras, closely tied to the beginning of maritime navigation, reassembling important moments in history in which it was present. Because it is an activity that lasts for hundreds of years, maritime piracy had to reinvent itself in various ways including its operational assets, ways of approach, locations and even the motivations that lead certain individuals to pursue this illegal activity. To keep on with this changes, maritime authorities, organizations, States, security and navigation companies incessantly seek and develop new methods to fighting it, both in the legal and operational branches.

Key-words: Maritime Piracy. Merchant Marine. NATO. Somalia. Strait of Mallaca. Anti-Piracy Systems

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>9</b>
<b>1 DEFINIÇÃO E HISTÓRICO</b> .....	<b>10</b>
1.1 Conceito.....	10
1.2 Histórico.....	12
1.2.1 A Pirataria na Antiguidade.....	12
1.2.2 A Pirataria na Idade de Ouro.....	12
1.2.3 Decadência.....	13
<b>2 PIRATARIA MARÍTIMA MODERNA</b> .....	<b>15</b>
2.1 Ressurgimento da Atividade Pirata.....	15
2.1.1 Causas.....	15
2.2 Locais de Incidência.....	17
2.2.1 O famoso caso da Somália.....	18
2.2.2 Sudeste Asiático e o Estreito de Malacca .....	19
2.3 Modus Operandi.....	20
<b>3 INICIATIVAS DE COMBATE À PIRATARIA</b> .....	<b>23</b>
3.1 Iniciativas da Organização Marítima Internacional.....	23
3.1.1 Código de Conduta Djibuti.....	24
3.1.2 SUA.....	24
3.1.3 Diretrizes da IMO através do MSC.....	25
3.2 Iniciativa Política Internacional.....	26
3.2.1 ReCAAP.....	26
3.2.2 CNUDM.....	26
3.3 Operações Navais de Combate à Pirataria.....	27
3.3.1 Operação “Allied Protector” .....	27
3.3.2 Operação Atalanta.....	28

3.3.3 Operação “Ocean Shield”.....	29
<b>4 ESTRATÉGIAS DE DEFESA A BORDO.....</b>	<b>30</b>
4.1 Técnicas de Prevenção e Evasão.....	30
4.2 Sistemas Anti-Pirataria.....	32
4.2.1 Sistema “Secure Ship”.....	32
4.2.2 Sistema Triton Shield.....	33
4.2.3 Shiploc (Ship Localization).....	33
4.2.4 LRAD.....	34
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>35</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>36</b>



## INTRODUÇÃO

Dos tempos antigos até a modernidade, a maioria dos produtos que são comercializados no mundo são transportados utilizando-se o transporte marítimo. Com o passar do tempo este tipo de transporte foi se tornando cada vez mais importante devido ao aumento dos produtos comercializados e do valor dos produtos que são transportados pelos navios, porém o fenômeno da pirataria marítima sempre acompanhou o desenvolvimento do comércio internacional e seria um ato muito ingênuo da comunidade internacional não considerar este fenômeno.

Desde a antiguidade os piratas tentam dominar as rotas marítimas com o intuito de roubar as riquezas que os navios comerciais transportavam. Um dos ataques mais antigos que se tem data foi realizado em 78 AC e já mostrava a audácia dos piratas que agiam naquela época. Neste ataque os piratas abordaram o navio do imperador Romano Julio César que estava a caminho da ilha de Rhodes (Grécia). Os piratas abordaram o navio e sequestram o imperador que foi solto após o pagamento do resgate, porém após algum tempo os romanos acharam os piratas responsáveis e eles foram mortos pelos navios do império.

A pirataria marítima nasceu no Mar mediterrâneo e acabou migrando para os oceanos: Atlântico, Índico e Pacífico ao mesmo tempo que foi passando por diversas fases, algumas delas de intensa atividade como a idade de ouro da pirataria, e algumas de calmaria como no século XIX onde existem poucos relatos das ações dos piratas, porém no começo dos anos 80 a pirataria marítima começou a crescer novamente.

Hoje em dia pode-se considerar que 90% do comércio realizado pelos Estados é feito através de navios. Este tipo de atividade envolve mais de 50.000 navios mercantes que são tripulados por cerca de 1 milhão de pessoas de diferentes lugares e que diariamente carregam cerca de 12 a 15 milhões de containers. Com esses dados podemos compreender facilmente que sem o comércio marítimo dificilmente os Estados conseguiriam se sustentar no âmbito econômico.

# CAPÍTULO I

## DEFINIÇÃO E HISTÓRICO

### 1.1 – CONCEITO

Um *pirata* é um marginal que, de forma autônoma ou organizado em grupos, cruza os mares só com o intuito de promover saques e pilhagem a navios e a cidades costeiras para obter riquezas e poder. O primeiro a utilizar este termo foi Homero, na Grécia Antiga, na sua “Odisseia”. Atualmente o termo “pirataria” é vasto e pode remeter a outras definições como:

- ao processo de cópia e/ou distribuição não autorizada de artigos resguardados por direitos autorais. Esses artigos podem incluir os mais diferentes tipos, como roupas, softwares, no caso da Pirataria Moderna;
- a exploração, manipulação, exportação e/ou comercialização internacional de recursos biológicos que contrariam as normas da Convenção sobre Diversidade Biológica, de 1992, no caso da Biopirataria;
- e ao sentido clássico do termo, referente à prática de roubo/pilhagem feita por marginais em alto-mar de forma autônoma, o qual é o escopo deste trabalho, a Pirataria Marítima.

A International Maritime Bureau (IMB), departamento especializado da Câmara de Comércio Internacional atuante em crimes relacionados ao transporte e comércio marítimos, define o termo como “[...] 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.”

Segundo a Convenção das Nações Unidas, artigo 101 sobre Direito do Mar de 1982 (UNCLOS), constituem Pirataria Marítima quaisquer dos seguintes atos:

I - Todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

- a) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
- b) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

II - 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 dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

III - Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b).

A convenção ainda, no Artigo 103, define navio pirata como os navios que as pessoas, sob cujo controle efetivo se encontrem, pretendem utilizar para cometer qualquer dos atos mencionados no artigo 101. Também são considerados piratas os navios que tenham servido para cometer quaisquer de tais atos, enquanto se encontrem sob o controle das pessoas culpadas desses atos.

Devido ao fato de poder haver confusão entre os dois significados da palavra, usa-se o termo pirataria marítima quando relacionada a roubo a navios. Em termos jurídicos, a pirataria é tratada como crime desde a antiguidade.

É interessante destacar também que a pirataria ocorre fora das áreas sob a jurisdição do Estado, diferente do furto ou roubo armado contra navios. Ou seja, na ocorrência, de um ato contra a segurança do navio, sua tripulação, passageiros e/ou carga, durante o período de atracação do navio no porto ou fundeado na área do porto, não é, portanto, um ato de pirataria, pois está dentro de uma área sob jurisdição de um Estado. Porém, em águas internacionais, ou em alto-mar, esses atos ilegais são considerados como sendo de pirataria.

## **1.2 – HISTÓRICO**

Um passeio rápido pela história nos mostra que a pirataria é um problema antigo. Surgiu com o desenvolvimento das primeiras civilizações, assim que o comércio nos rios, lagos e mares cresceu a ponto de despertar interesses econômicos, sendo assim as zonas de maior atividade dos piratas coincidiam com as de maior tráfego de mercadorias e de pessoas. Esta era uma boa maneira de usufruir também das riquezas de uma nação, sem arriscar-se a uma guerra aberta.

### **1.2.1 – A PIRATARIA NA ANTIGUIDADE**

As primeiras referências históricas sobre a pirataria datam do século V A.C., na chamada *Costa dos Piratas*, no Golfo Pérsico. A sua atividade perdurou durante toda a Antiguidade. Outras zonas afetadas foram o Mar Mediterrâneo e o Mar da China. No mediterrâneo, a pirataria marítima foi praticada por gregos, que roubavam mercadores Fenícios e Assírios. Registros históricos mostram que o rei assírio Senaqueribe, tentou expulsar alguns destes da foz do Golfo Pérsico. Os documentos datam do início do séc. VII a.C., no mar Egeu, onde arraigado a crescente expansão comercial com o ocidente, concebia-se um forte núcleo pirata. Desde essa época, a pirataria marítima ganhou força, culminando no século I d.C. com a destruição de uma frota romana por uma frota de mil navios piratas do Mediterrâneo, utilizados pelos gregos na sua luta contra Roma. A partir desse acontecimento, a pirataria passou então a ser considerada uma ameaça internacional ao comércio de mercadorias pelo mar.

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.

### **1.2.2 – A PIRATARIA NA IDADE DE OURO**

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.

### 1.2.3 – DECADÊNCIA

Durante o século XIX, diversos fatores colaboraram para que a atividade pirata se tornasse cara e arriscada, vivenciando assim seu período de decadência. A atividade foi reduzida a poucos locais como a costa da África, Golfo Pérsico, China e Polinésia. Um dos principais motivos para tal foi a Declaração de Paris de 1856 abolia as Cartas de Corso, documento pelo qual os piratas agiam em nome dos reis da época, pondo um fim nesta forma de pirataria política e organizada. Essa declaração foi assinada por grandes potências marítimas, como Inglaterra e Espanha, o que provocou um combate maciço contra os piratas remanescentes.

A incapacidade de acompanhar os avanços tecnológicos da época também se apresentou como um dos fatores preponderantes para a drástica queda da atividade, principalmente pelo advento da propulsão à vapor. Tal tecnologia possibilitou maior eficácia no patrulhamento dos oceanos por navios de guerra das grandes potências navais da época.

## **CAPÍTULO II**

### **PIRATARIA MARÍTIMA MODERNA**

#### **2.1 – RESSURGIMENTO DA ATIVIDADE PIRTA**

A pirataria marítima permaneceu praticamente extinta por mais de 100 anos, até que no final da Guerra Fria, no final da década de 80, observou-se a retomada dessa prática. Este aumento está diretamente relacionado com o fim da Guerra Fria, pois os países deram maior prioridade às suas relações comerciais, utilizando a via marítima, do que à segurança e defesa do Estado, em virtude da aparente paz inerente a este período. Por outro lado, o fim da bipolaridade Estados Unidos da América-União Soviética, até então existente, fez reduzir consideravelmente o número de esquadras em movimento, o que teve como consequência direta o decréscimo do patrulhamento dos oceanos.

É interessante observar também que tal retomada também está ligada a globalização e a liberalização dos mercados, que se tem feito sentir nessas últimas décadas, provocando um grande incremento do comércio mundial, o que, associado a supracitada menor vigilância dos oceanos, contribuiu decisivamente para o renascimento da pirataria marítima.

##### **2.1.1 – CAUSAS**

Nos dias de hoje considera-se que cerca de 95% do comércio global é transportado por via marítima, envolvendo centenas de milhares de navios mercantes de carga, tripulados por cerca de 1,5 milhões de homens de quase todas as nacionalidades. O comércio marítimo tornou-se vital para o crescimento e para a sustentação econômica de muitos Estados, estimando-se que a cada momento estejam em movimento pelos oceanos, entre 12 e 15 milhões de contêineres. Com a grandeza destes números torna-se impossível imaginar o comércio mundial sem navios.

Essa tamanha responsabilidade trouxe uma consequência bastante indesejável: os fretes passaram a ter a necessidade de ser o mais rápido possível. Por isso, uma grande

quantidade de embarcações foi obrigada a dividir rotas comerciais e grandes congestionamentos começaram a ser provocados nessas vias marítimas. Por sua vez, os navios foram obrigados a se deslocarem mais vagarosamente nessas áreas o que permite que as ações dos piratas possam se desenvolver de maneira rápida e discreta. Esse não seria o caso se os navios estivessem em alta velocidade.

Alguns outros fatores operacionais também devem ser levados em consideração como:

- O fato de as companhias de navegação estão cortando o número de tripulantes para economizar dinheiro. Uma tripulação menor torna-se menos capaz de reagir às ameaças e manter vigilância constante;
- A fraca vigilância no alto mar e as débeis ou inconsistentes medidas de segurança que se aplicam nas áreas costeiras e nas instalações portuárias de muitos países do mundo tornam o ambiente marítimo atrativo para a Pirataria Marítima (atos ilícitos cometidos fora do mar territorial) e para os Assaltos à Mão Armada Contra Navios (AMACN) (atos ilícitos cometidos no mar territorial);
- Alguns comandantes de navios relutam em denunciar os ataques piratas porque isto pode conduzir a atrasos e custos. Em alguns casos, eles questionam a integridade e a eficiência das autoridades locais;

Aspectos políticos, sociais e econômicos representam a outra metade da análise, e talvez a mais importante, qual seja a motivação de um indivíduo em se engajar em tais atividades.

As condições econômicas nas áreas propensas à pirataria levaram muitas pessoas a partir para este tipo de atividade ilegal e estas condições também impediram que os governos respondessem adequadamente aos relatos.

Quaisquer condições econômicas que não consigam satisfazer as necessidades básicas do indivíduo favorecem o aparecimento da atividade ilícita, o que é largamente observável em regiões com escassos recursos econômicos. A Somália, notável foco de pirataria, por exemplo, é atualmente o 5º país mais pobre do mundo.

Nesses casos, a pirataria surge como uma forma da população costeira de lidar com os problemas sócio-econômicos que a afetam. A população permite que os criminosos ajam, como meio de obter as condições que o próprio governo falha em fornecer.



Nesta mesma linha de pensamento, a instabilidade política é, provavelmente, a maior causa da ascensão da pirataria chamada regional, isto é, focos de ataques concentrados em certas rotas comerciais. Ambientes com fraca atuação de uma liderança política permitem uma larga exploração da ambigüidade legal e conflitos jurisdicionais por parte dos piratas para conduzir suas atividades de forma deliberada e livre de represálias.

Os países que possuem esse tipo de problema não conseguem criar medidas eficientes e adequadas para o combate ao crime presente em seus territórios e muito menos em suas águas. Esse quadro acaba gerando condições que criam oportunidades para a instalação de uma corrupção generalizada, onde os criminosos são francamente beneficiados por relações ilegais com financiadores de práticas ilícitas.

Como exemplo clássico, existe a Somália, que é considerada atualmente um dos maiores focos de pirataria mundial. O país sofre as conseqüências de uma grave instabilidade política desde o início da década de 90. É considerado um bom exemplo da relação entre a pirataria, corrupção e instabilidade política.

## **2.2 – LOCAIS DE INCIDÊNCIA**

Embora seja uma atividade de incidência global, existem certas áreas onde estes atos ocorrem com maior frequência. Como seria comum pensar, por influência dos noticiários e outros meios, a pirataria marítima não ocorre somente na costa da Somália, mas também ao longo da costa entre a Arábia Saudita e o Paquistão, África Ocidental, Sudeste Asiático, Caribe, e na costa banhada pelo Pacífico da América Latina, mas em última instância são os mares africanos que particularmente sofrem mais com este problema. A parte do mundo mais afetada por ataques de piratas é hoje o Golfo de Aden, até mesmo por questões geográficas, já que as costas entre o Iêmen, Djibuti, Eritréia e Somália formam um estreito muito favorável a ataques piratas abrigando uma importante rota de navegação. Os litorais da Nigéria e Indonésia seguem na segunda e terceira posição quanto ao número de ataques.

### **2.2.1 – O FAMOSO CASO DA SOMÁLIA**

O litoral da Somália se transformou em uma das rotas mais perigosas do mundo desde a implosão de seu governo central em 1991. A partir desse ano, 15 governos provisórios se sucederam no poder, porém nenhum obteve êxito em reduzir os conflitos entre as diversas forças políticas que retalham o controle do território, através disso, transformou-se num estado falido essencialmente devido a ausência de um governo efetivo e a dissolução da administração pública, em geral, e das Forças Armadas, em particular.

A pirataria na Somália começou há cerca de 10 a 15 anos atrás, como uma resposta à pesca ilegal. O país, com suas águas ricas e propícias para a pesca de atum, foi destruído pela pesca de frotas comerciais, logo após a queda de seu governo. Ao mesmo tempo, os mares e praias da Somália foram alvos de despejo de lixo atômico, através de contêineres e barris, jogados também por navios estrangeiros. A frustração de muitos desses pescadores somalianos transformara-os em vigilantes armados, confrontando navios de pesca e cobrando impostos, e mais tarde se envolvendo em atividade pirata como forma de alternativa de vingança e sustento.

Outro fator que pode ter contribuído para o aumento da pirataria nessas águas foi o tsunami ocorrido em dezembro de 2004, o qual foi sentido com muita intensidade ao longo da costa somali. Como resultado deste acontecimento, milhares de somalis perderam seus bens, nomeadamente aqueles que garantiam seu sustento: as suas embarcações de pesca. A pirataria marítima pode ser vista desde então como uma solução para sobrevivência.

O aumento destes atos ilícitos nas águas da Somália, pode ainda estar relacionado com a possibilidade da pirataria esteja servindo de fonte de financiamento para o terrorismo, pois um dos grupos islamistas, o Al Shabaab, muito ativo neste país, mantém ligações com a rede terrorista Al Qaeda, embora não existam provas até a presente data.

De acordo com a Associação de Marítimos do Leste Africano, a maioria dos piratas tem entre 25 e 30 anos e vêm da região de Puntland, e estima-se que há pelo menos 5 gangues de pirata e pelo menos 1.000 homens armados. Tais gangues geralmente são formadas por pescadores locais, ex-militares e especialistas técnicos que operam equipamentos como dispositivos GPS.

Não diferentes dos precursores do século XVII, os piratas somalis são reconhecidos como reis da terra, alguns destes patrocina escolas, creches, asilos e instituições de caridade.

Não é incomum a lavagem de dinheiro, que lhes proporciona um aparente status, a aquisição de luxuosos automóveis, o controle de muitas das empresas da cidade - como hotéis - e participem das melhores festas. Os piratas que se encontram encarcerados aproveitam os contatos dentro da prisão e formam novos clãs e o problema está longe de uma solução.

A atividade pirata ao longo da costa é resultado do ambiente caótico que se vive no país, e que resulta da atual situação do Estado, incapaz de reestabelecer a lei e a ordem, o que propicia o aumento das atividades ilegais, em terra ou no mar.

### **2.2.2 – SUDESTE ASIÁTICO E O ESTREITO DE MALACA**

Atualmente a pirataria que ocorre no Sudeste Asiático é quase que uma consequência do avanço do comércio marítimo, cada vez mais intenso, e da fragilidade nas relações diplomáticas dos países, especialmente no que tange a resolução de crimes cometidos em áreas internacionais.

Malásia, Indonésia e Cingapura são os países mais afetados pela criminalidade marítima cada vez maior na região. Os piratas se aproveitam da proximidade entre os três países, cometendo os ataques em um, para se refugiar nos outros. Sem uma cooperação internacional efetiva na área, ocorre uma confusão entre os países quanto à jurisdição e responsabilidade contra os ataques.

A geografia do Sudeste Asiático possui papel fundamental neste cenário: as numerosas ilhas da região representam uma excelente estratégia para os criminosos, que as utilizam como pontos de logística, abrigo e até mesmo como pontos de emboscada. Além dessas ilhas, o estreitamento entre a Malásia e a Ilha de Sumatra, um canal conhecido como Estreito de Malacca, recebe especial atenção dos piratas.

Os piratas da região veem no Estreito uma área de oportunidade devido ao grande volume de navios da frota comercial mundial que diariamente passa pelo estreito, isso, aliado a pequena profundidade do local, fazem com que eles naveguem em uma velocidade muito inferior a normalmente utilizada, tornando-os uma presa fácil.

Vale ressaltar que o Estreito não é o único ponto de atuação da pirataria na Indonésia. A imensa costa do país fornece uma imensa quantidade de portos e ancoradouros disponíveis para a operação dos piratas, tornando os ataques ainda mais organizados e precisos também nessa região.

### **2.3 – MODUS OPERANDI**

São variadas as maneiras de abordagem utilizadas por estes criminosos, dependendo do tipo de pirata as estratégias de ataque variam em sofisticação e violência. Alguns são simples ladrões que usam pequenos barcos de pesca ou mesmo botes. Sobem nos navios fundeados quando não há ninguém a vista, geralmente quando a maioria está dormindo, entre as 22 horas e as 6 horas. Muitas vezes não têm nem armas de fogo. Proliferam, porém, bandos perigosos de piratas que atacam em alto-mar e conseguem roubar o navio para colocá-lo sob outra bandeira ou desmanchá-lo inteiro e vender as peças. Nesses casos, geralmente a tripulação é colocada em botes e deixada à própria sorte no meio do oceano.

Algumas das mesmas táticas dos piratas da Época Dourada são utilizadas hoje em dia pelos piratas modernos. Eles geralmente atacam os navios pela popa durante a noite, usando ganchos e cordas para a abordagem antes que alguém perceba e dispare o alarme. No entanto, os piratas modernos não estão sempre à procura da carga do navio, pois para vender grandes quantidades de produtos é necessário acesso a mercados que aceitem estas mercadorias. Ao invés disso, os piratas procuram roubar a tripulação, levando bens pessoais de valor como eletrônicos e outros produtos. Além disso, alguns navios mantêm em cofres grandes quantias de dinheiro para pagar por suprimentos e compensar taxas de câmbio. Estes cofres são alvos tentadores para os piratas.

Na maioria dos casos, estes ataques acontecem perto da costa e os piratas usam lanchas pequenas e velozes, mas alguns ataques têm ocorrido a até 750 quilômetros da costa. Nestes casos, as autoridades suspeitam que navios menores tenham trabalhado em conjunto com um navio maior que carrega combustível, suprimentos e munição. Uns poucos ataques com canoas também têm acontecido quando o navio está muito perto da costa.

Como alvos principais escolhem cargueiros e petroleiros de médio porte, contudo iates e navios de cruzeiro são também alvos potenciais, especialmente aqueles que se atrevem nas rotas mais perigosas. Os piratas modernos também se armam: usam facas, revólveres, metralhadoras, granadas e lança foguetes. Eles costumam ameaçar e roubar a tripulação.

A cada ano que passa estes ladrões do mar estão se tornando cada vez mais experientes na ação de roubar e com isto aperfeiçoam-se na maneira de buscar informações sobre uma embarcação e sua respectiva carga. Percebe-se então que a pirataria está se tornando uma espécie de crime organizado, estão utilizando equipamentos sofisticados, como computadores em rede e rádios de comunicação, a fim de buscar informações prévias a respeito das cargas de maior valor, em que navio está embarcado e sua localização exata a bordo desse navio.

Estas informações citadas acima podem ser concedidas por pessoas que em algum momento estiveram a bordo do navio e que tenham tido a oportunidade de sondar e buscar essas informações; ou também o que pode estar acontecendo a respeito destas informações e as repassam aos piratas, o que vem sendo chamada de fraude marítima, ou seja, pessoas internas relacionadas ao setor de carregamento vendem informações a respeito da carga, como as coordenadas de onde o navio navegará e a localização exata das cargas de maior valor, através destas valiosas informações os piratas invadem o navio no momento exato, localizam a carga e as transferem para suas embarcações e vão para a terra estocar e comercializar o produto do assalto.

Os piratas modernos têm a sua base de operações em terra. Os poucos que seguem a carreira de pirata precisam ter acesso aos mercados que comprem estes produtos roubados. Eles também têm que ter uma estrutura, armas e equipamento de vigilância. Os piratas que roubam navios inteiros têm que achar portos onde as autoridades não estejam tão atentas a essas atividades ilegais. Nestes portos, os piratas registram o navio novamente com nome e identificação falsos, criando assim um navio fantasma para uso em atividades ilegais.

Para impor seus interesses pela força, os piratas modernos se utilizam de armas que saíram de arsenais de guerra como lança-rojões RPG-7, fuzis de assalto AK-47 e FAL, metralhadoras leves PKM. Usam lanchas rápidas improvisadas para fazer a aproximação do alvo. Às vezes essas lanchas são lançadas de embarcações maiores (Navios-Mãe)

posicionadas em alto mar, são geralmente barcos de pesca utilizados como base avançada para suas operações.

## **CAPÍTULO III**

### **INICIATIVAS DE COMBATE À PIRATARIA**

#### **3.1 – INICIATIVAS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL**

Depois dos ataques terroristas de onze de setembro de 2001 às torres gêmeas, ao petroleiro Limburg frente à costa do Yemen 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.

### **3.1.1 – CÓDIGO DE CONDUTA DJIBUTI**

Uma estratégica parceria de crescimento de capacidade antipirataria com agências das Nações Unidas (ONU) e a União Europeia (UE) foi firmada pela IMO em 15 de Maio de 2012. 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.

A criação do Código de Conduta Djibuti 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.

### **3.1.2 – SUA**

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.



### 3.1.3 – DIRETRIZES DA IMO ATRAVÉS DO MSC

A pirataria e o roubo à mão armada contra navios são tratados pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC), bem como pelo Comitê de Facilitação.

- MSC/ Circ. 622/ Ver. 1 – fala sobre a necessidade dos organismos governamentais reunirem estatísticas precisas sobre os atos de pirataria e roubos à mão armada perpetrados contra navios. Sugere ainda a elaboração de Planos de Ação, pelos países, para a prevenção aos ataques e também para lidar com qualquer tipo de poluição resultante de um ataque. A resolução também fala sobre a criação de um centro tático operacional de controle de incidentes, combatendo também o tráfico de drogas e o terrorismo. É de extrema importância de que todos os ataques, ou tentativas de ataque, sejam reportadas aos organismos de segurança locais.
- MSC/ Circ. 623/ Ver. 1 – esta recomendação é direcionada aos armadores e proprietários de navios e relata as medidas que devem ser tomadas para a redução dos riscos de sofrer um ataque, a vital necessidade de notificar os ataques às autoridades do Estado costeiro onde ocorreu o ataque propriamente dito e a administração marítima da qual o navio depende. A circular informa que o fato de as tripulações nos navios mercantes serem reduzidas, também constitui um fator que favorece ao ataque.
- MSC. 1/Circ.1333 – trata da prevenção e repressão à pirataria e assaltos à mão armada contra navios. Sugere possíveis contramedidas que poderiam ser empregados por Centros de Coordenação de Resgate (RCC) e forças de segurança, inclui também um projeto de acordo regional de cooperação para prevenir e reprimir os atos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios.
- MSC. 1/Circ.1334 – trata sobre a prevenção e eliminação dos atos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios. Sugere medidas que podem ser usadas para evitar ataques a bordo, ou, caso venham a ocorrer, minimizar o perigo para a tripulação e o navio.

## **3.2 – INICIATIVA POLÍTICA INTERNACIONAL**

Além das iniciativas tomadas pela comunidade marítima internacional destacam-se ainda um acordo regional entre os governos do Sudeste Asiático para combate à atividade de pirataria chamado ReCAAP e a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar.

### **3.2.1 – ReCAAP**

O Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery (ReCAAP), foi assinado por dezesseis países em Tóquio, em Novembro de 2004, entrando em vigor em 4 de Setembro de 2006. Cabe-lhe a distinção de ter sido o primeiro acordo inter-governamental regional para combate à pirataria na Ásia, estando sua eficácia amplamente demonstrada na significativa redução de incidentes de pirataria, como está espelhada nos mais recentes *Annual Reports* do IMB\*.

### **3.2.2 – 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.

### 3.3 – 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.

#### 3.3.1 – 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 NRP “Corte Real” (Portugal - navio chefe), o HMCS “Winnipeg” (Canadá), o HNLMS “De Zeyen Provinciën” (Holanda), o ESPS “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 OTAN requerer.

A SNMG1 tem sido normalmente empregada nas áreas do Atlântico e do Mediterrâneo, nas mais diversas missões e nos mais variados cenários de atuação, quer em situações de paz, quer de crise e conflito. É a primeira vez que esta força está destacada nas regiões do “Chifre de África” e do sudeste Asiático, o que vem demonstrar a importância que a OTAN está atribuindo ao combate à pirataria no Golfo de Aden. O emprego da operação no

sudeste Asiático tem também como objetivo reforçar os laços da OTAN com alguns dos seus parceiros (Paquistão, Singapura, Austrália, etc.) nesta área do globo.

A operação “Allied Protector” veio dar continuidade ao que já havia sido feito pela OTAN 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.

### **3.3.2 – 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). A operação “Atalanta” tem como objetivos:

- A proteção dos navios do "Programa Alimentar Mundial" que asseguram a ajuda alimentícia para as populações carentes da Somália, nos termos do mandato definido na Resolução 1814(2008) do CSNU;
- A proteção de navios mercantes vulneráveis que navegam na costa da Somália, assim como a dissuasão, a prevenção e a repressão de atos de pirataria e dos roubos à mão armada contra navios ao largo da costa da Somália, nos termos do mandato definido na Resolução 1816(2008) do CSNU.

O seu comando operacional em terra é assegurado pelo Contra-Almirante Phillip Jones, da Marinha inglesa, no Quartel-General da NATO em Northwood, situado a noroeste

de Londres, no Reino Unido. O comando da força no mar, no período de Dezembro de 2008 a 06 de Abril de 2009, esteve a cargo do Comodoro Antonios Papaioannou, da Marinha grega. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Juan Garat Caramé, da Marinha espanhola, assumiu o comando da força, assegurando, assim, o segundo período desta operação, e esperando que no terceiro período seja a Marinha holandesa a assumir estas funções.

Contribuem para a CTF 465 navios e aeronaves de patrulha marítima de países como o Reino Unido, a França, a Grécia, a Suécia, a Espanha, a Holanda, a Alemanha, a Bélgica, entre outros.

### **3.3.3 – OPERAÇÃO OCEAN SHIELD**

Com o sucesso da Operação “Allied Protector”, a OTAN trouxe como sua sucessora a Operação “Ocean Shield”, que opera na região do Golfo do Aden e no Chifre da África. Ela teve início em 17 de agosto de 2009 focando principalmente no combate à pirataria em alto mar. Algumas embarcações da OTAN, por exemplo, fazem vigilância com o auxílio de helicópteros a fim de rastrear e identificar navios nessa área, eles ajudam a prevenir e desestabilizar os sequestros e roubos armados.

A diferença entre as operações é que a mais atual visa não só proteger os navios como também instruir os países da região para que eles desenvolvam a sua própria capacidade de combate à pirataria. A OTAN está realizando atividades de combate em conformidade com o Conselho de Segurança das Nações Unidas e as resoluções com ações contra a pirataria iniciada por outros atores, incluindo a União Europeia.

A Força Aérea Portuguesa participou na segunda missão a serviço da OTAN. A operação contou com 53 militares portugueses e uma aeronave P-3C/CUP+ que fizeram parte de um patrulhamento marítimo na costa da Somália assim como o recolhimento de informações, vigilância e reconhecimento (ISR) no mesmo local.

A operação ainda continua em atuação e seus esforços foram estendidos até o final de 2014.

## **CAPÍTULO IV**

### **ESTRATÉGIAS DE DEFESA A BORDO**

#### **4.1 – TÉCNICAS DE PREVENÇÃO E EVASÃO**

Os comandantes das embarcações mercantes devem estar cientes de todas as medidas preventivas possíveis que podem ser executadas a bordo. Os mesmos devem considerar como de fato importante desenvolver estratégias de precaução e combate à pirataria ou ao roubo armado, para que quando o seu navio estiver programado para entrar ou passar por áreas conhecidas por ataques violentos não haja nenhum tipo de problema. Eles deverão perguntar aos agentes locais ou correspondentes, a respeito da segurança em determinados portos ou áreas e analisar se há confiabilidade na autoridade oficial de segurança e nas firmas privadas de segurança.

De acordo com a regra 8 do capítulo 11 do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações (ISPS), o Comandante tem autonomia de decisão em relação à segurança e à proteção, não devendo ser impedido pela companhia, afretador ou qualquer outra pessoa, de tomar qualquer decisão, que de acordo com seu discernimento profissional ache necessária, mesmo sem aviso prévio, informando à Companhia após tomada a decisão. E ainda de acordo com esse mesmo Código, todo navio deve ter um oficial de proteção do navio, que significa ser a pessoa a bordo designada pela companhia, responsável, perante o comandante, pela proteção da embarcação incluindo a implementação e manutenção dos planos de prevenção do navio. É também o elo entre os funcionários da companhia e os funcionários portuários de segurança.

Para prevenir um ataque pirata, a tripulação deve:

- Manter as escadas recolhidas nos fundeadouros e no porto;
- Vigiar o navio e a carga, contando com a tripulação para comunicar ao Oficial de

quarto qualquer atividade suspeita;

- Evitar conversar sobre a rota do navio ou da carga enquanto estiver no porto;
- Manter as vigias fechadas com grampos passados sempre que se ausentar, pois abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeitores;
- Manter o navio iluminado, principalmente o costado do lado no mar (quando no porto ou fundeado) e convés em toda extensão, usando refletores de grande potência, pois a má visibilidade dificulta a ação da fiscalização;
- Vasculhar o navio antes de partir do porto para conferir se não existem pessoas sem autorização a bordo;
- Instalar sempre que possível, uma linha telefônica que seja fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As autoridades do Porto mantêm um serviço permanente de combate á criminalidade, então pedir auxilio pelo telefone seria fácil. Não esquecendo de manter sempre o VHF no canal 16;
- Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus tripulantes encontrem-se ausentes. Isolar os meios de acesso ao navio, e também, os acessos às suas áreas internas criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle através do vigia ali postado;
- Evitar engarrafamentos no transporte entre terminais.

A melhor defesa contra os ataques dos piratas é a evasão. É mais fácil evitar que os piratas subam no navio do que forçá-los a sair. No caso da aproximação de piratas a tripulação deve:

- Tomar medidas evasivas e tentar fugir dos ataques;
- Soar o alarme, usar as luzes do navio para iluminá-lo e fazer o que for possível para deixar claro para os piratas que eles perderam o elemento surpresa;
- Dar o alarme através de contato VHF - canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra já que a Polícia Federal depende do alarme antecipado;
- Usar medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecido jatos d'água contra áreas de abordagem; e
- A tripulação deve tentar se livrar dos ganchos ou cordas que os piratas utilizam para subir no navio. Entretanto, os especialistas não aconselham a tripulação a portar armas

de fogo, porque a presença de armamento pode encorajar os piratas a responderem com violência.

Se os piratas conseguirem entrar no navio, a prioridade da tripulação é a segurança pessoal. A tripulação deve tentar manter o controle e encorajar os piratas a partir.

## **4.2 – SISTEMAS ANTI-PIRATARIA**

Devido a seriedade e crescente ocorrência de ataques realizados pelos piratas modernos, houve a necessidade de métodos para combater esse tipo de ameaça, felizmente agora existem ferramentas para inibir e prevenir a atividade pirata nas embarcações utilizando-se da vantagem tecnológica.

### **4.2.1 – SISTEMA SECURE SHIP**

Consiste em uma cerca elétrica posta em volta da borda falsa do navio com uma tensão de 9000 volts. É um sistema muito recente usado pelos armadores e é semelhante às cercas usadas nos muros das bases militares de todo o mundo para evitar a entrada de intrusos. Uma vez que o intruso entre em contato com a cerca, recebe um choque elétrico não letal que o obrigará a abortar a tentativa de subir a bordo do navio mercante atacado. O contato ativa um alarme no passadiço e acende diversos projetores ao longo do navio, fazendo tocar uma sirene de alerta de grande intensidade.

O problema desse sistema 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.



#### **4.2.2 – 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.

#### **4.2.3 – SHIPLOC (SHIP LOCALIZATION)**

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

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

O sistema contém um botão de alerta silencioso que qualquer membro da tripulação pode ativar em caso de perigo. A ativação permite o envio de um sinal de socorro para o

armador, para a IMB, e para as autoridades competentes, não sendo este sinal detectado por ninguém a bordo, nem pelos navios nas redondezas. Os dados poderão ser acessados via internet no site do Shiploc ou com um software dedicado.

O sistema de Localização do Navio está de acordo com a convenção SOLAS adotada pela IMO em dezembro de 2002, no que diz respeito ao sistema de alerta de segurança dos navios (*Ship Security Alert System*). Esse regulamento exige que todos os navios com uma arqueação bruta superior a 500 toneladas estejam equipados com esse sistema de alerta desde junho de 2004.

#### **4.2.4 – LRAD**

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.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pôde ser observado neste trabalho, a pirataria é um problema não somente de países pobres ou de países ricos, sua esfera de atuação e consequências é global tendo em vista que afeta as principais vias de comércio mundiais, as rotas marítimas. Envolvendo esferas econômicas, sociais e políticas de uma diferente maneira, a pirataria é um tema de grande complexidade.

Um dos principais motivos para o desenvolvimento da pirataria marítima é a fraca vigilância no alto mar e as medidas de segurança nas áreas portuárias que são ineficientes na maioria dos Estados. Estes fatores criam um ambiente propício para as ações dos piratas, o que acaba representando uma ameaça crescente para a segurança marítima e para o comércio mundial, que como vimos está altamente ligado ao desempenho econômico dos Estados, portanto a pirataria marítima existe e é muito importante nos dias de hoje.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1- FRANK, Jerry. Crews are now cash cows for new breed of pirates. **Lloyd's List**, Londres, Insurance and P&I, p. 8.
- 2- CALIXTO, Robson José. **Incidentes Marítimos: história, direito marítimo e perspectiva num mundo em reforma da ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Lex Editora, 2006.
- 3- Estado Maior General das Forças Armadas, **Operação Ocean Shield** – Disponível em: <http://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes/oceanshield>, Acesso em 22 de Agosto de 2013
- 4- FRANK, Jerry. Crews are now cash cows for new breed of pirates. **Lloyd's List**, Londres, Insurance and P&I, p. 8.
- 5- GUEDES, Henrique Peyroteo Portela - **O regresso em força da Pirataria Marítima** – Disponível em: [http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1154:o-regresso-em-forca-da-pirataria-maritima&catid=104:marinha-de-guerra&Itemid=293](http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1154:o-regresso-em-forca-da-pirataria-maritima&catid=104:marinha-de-guerra&Itemid=293), Acesso em 1º de agosto de 2013
- 6- MARCHESI, Bruno Horvath. **Pirataria marítima, um fenômeno histórico que afeta os Estados e suas relações**, São Paulo, FAAP, 2009
- 7- UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), artigo 101. **Definição de Pirataria**.
- 8- WIKIPEDIA, a enciclopédia livre. **Pirata**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Pirata>, Acesso em 20 de junho de 2013
- 9- WILSON, Tracy. **Como funcionam os piratas**. How Stuff Works - Lei e Ordem. Disponível em: <http://pessoas.hsw.uol.com.br/piratas.htm>, Acesso em 13 de Agosto de 2013
- 10- WILSON, Jim. Maersk Alabama backlash feared. Courage under fire. **Revista Fairplay**, v. 365, n. 6527, abril 2009.