

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

WILMA BEATRIZ DOS SANTOS CORDEIRO

SEGURANÇA A BORDO NO COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA

RIO DE JANEIRO

2014

WILMA BEATRIZ DOS SANTOS CORDEIRO

SEGURANÇA A BORDO NO COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientadora: 1 Ten (T) Livia Benezath.

RIO DE JANEIRO

2014

WILMA BEATRIZ DOS SANTOS CORDEIRO

SEGURANÇA A BORDO NO COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Nautica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientadora: 1 Ten (T) Livia Benezath.

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia às minhas tias paternas, Virgínia e Ana Maria, já que sem elas os valores necessários a essa conquista não teriam sido aprendidos e que desde sempre me apoiaram em tudo que faço, sobretudo com relação aos estudos. E ao meu irmão Gustavo, que me ajudou a ser mais madura perante inúmeras situações difíceis ao longo da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais que sempre me proporcionaram o melhor que podiam em distintas situações e que acima de tudo me presentearam com seu amor, compreensão, confiança e sabedoria em cada momento. Ao meu irmão Gustavo dos Santos Cordeiro que é pra mim um exemplo de lealdade e companheirismo. À minha amiga Izabelli Ferretti que esteve ao meu lado durante esses três anos de formação me apoiando de maneira incondicional. Ao meu namorado Marlon Soares pela fé inabalável depositada em mim para que eu vencesse com êxito essa etapa de grande importância na minha vida. E, ainda, ao meu grande amigo Patrick Moraes, por sua admirável sagacidade e sabedoria incontestável que sempre fora compartilhada comigo – e indispensável para realização dessa etapa da minha formação.

RESUMO

Saber o significado e as leis que delimitam o conceito de pirataria marítima é de suma importância para entender os motivos e ajudar a desenvolver e aprimorar os métodos de combate a este problema tão presente na vida mercante. No entanto, o intuito principal desta monografia baseia-se nos métodos e procedimentos de segurança e prevenção à pirataria que devem ser aplicados e executados a bordo. É estritamente necessário que o comandante e o oficial de segurança do navio saibam os riscos de pirataria em determinados portos e áreas de navegação, ou saibam em quais documentos ou publicações devem procurar, utilizando também os sistemas antipirataria para prevenir ataques, bem como a tripulação toda esteja preparada para uma eventual investida pirata, sabendo o que fazer, quais medidas de segurança aplicar e quais equipamentos operar.

Palavras-chave: Pirataria marítima. Métodos. Procedimentos. Segurança. Sistemas antipirataria.

ABSTRACT

Knowing the meaning and the laws that define the concept of maritime piracy is of the utmost importance to understand the reasons and help develop and improve the methods of combating this problem presented in merchant life. However, the primary purpose of this monograph is based on the methods and procedures of security and piracy prevention that should be applied and enforced on board. It is absolutely necessary that the master and the ship security officer know the risks of piracy in certain ports and navigation areas, or know in which documents or publications should look for it, also using the antipiracy systems to prevent attacks, as well as the whole crew must be prepared for a possible pirate onslaught, knowing what to do, what security measures to apply and which equipment to operate.

Key-words: Maritime piracy. Methods. Procedures. Security. Antipiracy systems.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapas de ataques e tentativas de ataques de piratas em 2005	17
Figura 2 - Mapas de ataques e tentativas de ataques de piratas em 2009	17
Figura 3 - Tráfego marítimo e informações de navios através do AIS	19
Figura 4 - Mapa mundial online da pirataria	22
Figura 5 - Mapa da área do Golfo de Áden e Mar Vermelho, com a costa norte somali online da pirataria	24
Figura 6 - Mapa da área do Estreito de Málaca online da pirataria	25
Figura 7 - Mapa da área do Golfo da Guiné online da pirataria	26
Figura 8 - Navio realizando teste do spray de água	31

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	DEFINIÇÕES ACERCA DE PIRATARIA MARÍTIMA	10
2.1	Conceitos introdutórios	10
2.2	Distinção de figuras afins	12
2.2.1	Terrorismo	12
2.2.2	Pirataria aérea	13
2.2.3	Roubo armado	14
3	PIRATARIA MODERNA	15
3.1	Abordagem pirata	16
3.1.1	Sistema Identificador Automático	17
3.1.2	Aviso aos Navegantes	18
4	MAPA DA PIRATARIA	20
4.1	Principais áreas do globo de atuação dos piratas	21
4.2	Outras áreas de ocorrência de pirataria marítima	24
5	PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO	26
5.1	Precauções dos comandantes e tripulação	26
5.1.1	Procedimentos	26
5.1.2	Medidas e equipamentos	28
6	SISTEMA DE COMBATE À PIRATARIA MODERNA	31
6.1	O sistema <i>shiploc</i>	31
6.2	O sistema de alerta de proteção	31
6.3	<i>Long Range Acoustic Device (LRAD)</i>	32
6.4	O Sistema <i>secure-ship</i>	32
6.5	Embarcações robôs antipiratas	33
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	35

1 INTRODUÇÃO

É fato que todos já, algum dia, ouviram falar sobre ataques piratas ou qualquer tipo de ação pirata ocorrida em meios marítimos. Este tipo de crime – envolvendo roubos, saques, tráfico de pessoas, sequestros entre outros atos de depredação ao patrimônio – sempre ligado, apenas, a fins lucrativos dos envolvidos, tornou-se tradicional por ter apresentando constantemente ocorrências ao longo das últimas décadas.

Com o passar do tempo, o salto tecnológico trouxe para bordo e para empresas de navegação inúmeros tipos de equipamentos, sistemas e dispositivos para automatizar e melhorar as condições de segurança durante o transporte da carga de um porto a outro. No entanto, alguns desses sistemas e equipamentos têm beneficiado bastante os piratas, que não somente fortemente armados, aproveitando o fato das embarcações não terem poder de fogo para resposta às investidas, utilizam esses sistemas e equipamentos de forma a procurar confundir algumas embarcações ou mesmo tirar proveito de dados apresentados por tais, como posição, velocidade, carga e características do navio em tempo real.

Faz-se de fundamental importância que os responsáveis pela segurança da embarcação – comandante, oficial de segurança, tripulação no geral e armadores – estejam cientes de todos os riscos e probabilidades de investidas piratas ao longo da rota do navio, e, ao saber com o que está se lidando, pôr em prática as devidas medidas cautelares e procedimentos previamente elaborados pelas autoridades marítimas e órgãos responsáveis pela segurança do tráfego de embarcações, fazendo bom uso de todos os equipamentos e sistemas antipirataria encontrados a bordo.

2 DEFINIÇÕES ACERCA DE PIRATARIA MARÍTIMA

2.1 Conceitos Introdutórios

A pirataria marítima foi um dos primeiros crimes reconhecidos pelo Direito Internacional, reflexo do comum acordo entre os Estados sobre a natureza e alcance do crime de pirataria, dos prejuízos que podem ser acarretados, e pelo fato de expressar um costume bem consolidado ao longo dos últimos séculos.

Sendo certo que a pirataria é considerada como crime por lei, as circunstâncias em que tais crimes são desenvolvidos acabam dificultando bastante uma definição característica; seus contornos geralmente não são bem delimitados. Isso deve-se ao fato da pirataria surgir, frequentemente, associada à inúmeros tipos de ações, tais como: roubos, pilhagens, tráfico de pessoas, sequestros, bem como outro ato de violência ou depredação, praticados no mar, por uma embarcação contra outra e com fins privados. Essas circunstâncias e fatores distintos tornam muito complexo o modo de deter, julgar e prender presumíveis piratas (BARROS, 2014).

Por definição, o conceito de pirataria marítima encontra-se, atualmente, previsto no artigo 101º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, conhecida também como sendo a Convenção das Nações Unidas de Montego Bay, aprovadas sob o impulso da Organização das Nações Unidas, que substituiu o artigo 15º da Convenção de Genebra de 1958 sobre o alto mar, apesar de o conceito ter permanecido inalterado.

De acordo com o mencionado artigo 101º da CNUDM, dispõe-se:

ARTIGO 101 – Definição de pirataria

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

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

Em análise a esta definição, são perceptíveis os aspectos fundamentais utilizados como base para compreender e distinguir o crime de pirataria para o Direito Internacional. Em primeiro momento, a pirataria ocorre necessariamente no alto mar, ou em área que

não está sob a jurisdição de nenhum Estado. Ainda, é necessária a participação de pelo menos duas embarcações ou aeronaves para que se configure o ato ilícito de violência, retenção ou depredação. E, por último, a caracterização da finalidade privada: o ataque pirata à embarcação necessariamente visa obter uma vantagem patrimonial, e é neste ponto que reside a principal diferença entre pirataria e terrorismo, pois, este último, como detalhado doravante, precisa ter finalidade política mesmo que exista qualquer tipo de beneficiário privado decorrente do ato praticado.

Ainda de acordo com a definição disposta no artigo 101º da CNUDM, importa referir que, sendo o alvo dos piratas um “navio”, o conceito de que seja um “navio” não é consensual, uma vez que não existe uma definição universalmente aceita de “navio”. Sendo mais um fator que dificulta a caracterização do ato de pirataria ou formulação de dados e estatísticas sobre ataques piratas, cada convenção que diga respeito a navios dá uma definição de acordo com a necessidade daquele particular instrumento. Essas definições variam, como exemplo, incluindo unidades *off-shore* no conceito de navios, visto na Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, também referida como Convenção SUA¹, sendo navio “uma embarcação de qualquer tipo que não esteja ligada de forma permanente ao fundo do mar e abrange as embarcações de sustentação dinâmica, submersíveis ou quaisquer outras estruturas flutuantes.”, e também distinguindo-se do conceito de navio as unidades *off-shore*, embasado na Convenção Internacional sobre a Prevenção, Atuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos, artigo 2º, nº4, “Unidade *Off-shore* significa toda a instalação ou estrutura *off-shore* fixa ou flutuante destinada a atividades de prospecção, exploração ou produção de gás ou de hidrocarbontes ou à carga ou descarga de hidrocarbonetos”, definindo o “navio” no nº3 do mesmo artigo. Mais um fator, esse, que influencia na hora de referir-se a ataques ou investidas de pirataria marítima.

¹ Designada, com base no acrônimo em inglês, SUA (*Convention*) – conhecida também como a Convenção de Roma de 1988 – e o Protocola Adicional para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas localizadas na Plataforma Continental, foram concluídos em Roma no dia 10 de Março de 1988, entrando em vigor na ordem jurídica internacional no dia 1 de Março de 1992.

2.2 Distinção de figuras afins

Por mais que a definição de pirataria abranja uma vasta quantidade de ações, é necessário que o objeto do estudo – pirataria marítima – seja delimitado, sendo conveniente recortar a noção de atos afins.

2.2.1 Terrorismo

A pirataria marítima não deve ser considerada ou assemelhada a qualquer tipo de ação terrorista, principalmente pelo fato de o cerne de uma ação terrorista não ter o mesmo fundamento que uma de pirataria. Generalizando, a nível conceitual, ao considerar o pirata como um terrorista, o regime jurídico contido na CNUDM estará sendo desrespeitado, sendo necessário cumprir o requisito de existir um fim privado na prática do fato ilícito, assim como a necessidade de existirem dois navios ao decorrer da ação – o que geralmente não ocorre num ato terrorista. Quando embarcado como um passageiro, a pessoa que em alto mar sequestrar o navio, independente da finalidade, segundo a CNUDM, não pode ser considerada um pirata.

No que tange o conceito de terrorismo, podemos tentar defini-lo como “uma estratégia ideologicamente motivada de uma violência proibida internacionalmente designada para inspirar terror no interior de um segmento particular de uma dada sociedade de forma a alcançar um resultado ou para publicitar uma queixa ou injustiça, independentemente que os seus perpetradores estejam a atuar para e em favor deles próprios ou em favor de um Estado”. No entanto, “a definição exclui condutas que não sejam motivadas por objetivos ou propósitos ideológicos ou políticos”².

Ainda quanto aos princípios de uma ação terrorista, de acordo com leis de vários Estados ocidentais, tratados e resoluções internacionais, ela geralmente costuma ser caracterizada por três elementos fundamentais:

- a) Os atos perpetrados devem ser criminalmente relevantes para a maioria dos sistemas jurídicos nacionais (homicídio, rapto, extorsão, tortura etc);
- b) Os atos criminais devem ser realizados de forma a coagir um governo, uma organização internacional, ou uma organização privada. A coação pode ter lugar através da provocação de pânico no público, ou através do uso de ameaça de ações violentas direcionadas contra um Estado ou uma organização internacional ou corporação;

- c) Os atos criminais devem ser perpetrados por uma razão política, religiosa ou ideológica, e não por interesses privados.

À questão de exemplificar uma ação terrorista ocorrida por meios marítimos, é possível mencionar a captura do navio italiano “Achille Lauro” em alto mar, em Outubro de 1985, ao largo do Egito, por um grupo de palestinos – os quais embarcaram no navio como passageiros – pedindo a libertação de 50 palestinos detidos em Israel. A rendição dos terroristas ocorreu após 48 horas graças a ações executadas pelas autoridades egípcias e palestinas. Como resultado do desvio desse navio durante o atentado, o passageiro norte-americano chamado Leon Klinghoffer perdeu a vida.

2.2.2 Pirataria aérea

Embora sejam tratadas no mesmo artigo da CNUDM, pirataria aérea e marítima são dois assuntos diferentes.

Já que as ações de piratas em aeronaves não são o objeto dessa pesquisa, este ficará limitado apenas ao seu conceito referido no artigo 101º da CNUDM, acerca da definição de pirataria – que, assim como os navios, também abrange os atos dirigidos contra aeronaves, e, portanto, aplica-se o o mesmo regime jurídico aplicado à pirataria marítima.

Tratando-se de aeronaves, as ações terroristas normalmente são embasadas num propósito público, em que visa-se publicitar uma causa, obter concessões políticas ou utilizar o avião como uma arma de destruição em massa – como ocorrido nos ataques ao World Trade Center, em Nova Iorque, no dia 11 de Setembro de 2001. Já a respeito da pirataria marítima, alvo de estudo desta dissertação, geralmente visa-se capturar um navio, com a respectiva tripulação, passageiros – se existirem – e bens com o intuito de obter um resgate, existindo uma motivação privada (BARROS, 2014).

Na prática, na pirataria aérea muito dificilmente irá ocorrer o que geralmente ocorre numa ação de pirataria marítima, como um ataque de uma aeronave a outra, já que somente aviões militares têm a capacidade de abater ou forçar outro avião aterrissar. O crime, na maioria das vezes, é cometido por pessoas que já se encontram a bordo do avião como passageiros.

² De acordo com o artigo 1º, alínea i), do Código de Processo Penal [aprovado pelo Decreto-Lei nº 78/87, de 17 de Fevereiro e alterado pela Lei nº 26/2012, de 30 de Agosto], também considera-se terrorismo as condutas que integrem os crimes de organização terrorista, terrorismo e terrorismo internacional.

2.2.3 Roubo armado

Optando por uma abordagem mais abrangente do que se refere a atos ilícitos contra embarcações, a Organização Marítima Internacional (IMO), incluiu não somente a definição contida no artigo 101º da CNUDM, mas também a prática do roubo armado.

De acordo com a Resolução A.922(22), anexo, parágrafo 2.2 do Código de prática para investigação de crimes de pirataria e roubo armado contra navios, a IMO restringe o conceito de roubo armado da seguinte maneira:

Qualquer ato ilegal cometido com violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça, que não seja classificado como pirataria, dirigido contra embarcação ou pessoas ou propriedade a bordo desta embarcação na área de jurisdição de um Estado³.

Desta forma, para a IMO, tanto os crimes de roubo armado à embarcações quanto os de pirataria marítima, em águas sob jurisdição de um Estado, podem se encaixar numa mesma categoria. Consequentemente, todos os dados e informações estatísticos sobre o problema são unificados e amplificam a questão – o que acaba sendo utilizado pela mídia para divulgação de números alarmantes acerca de pirataria.

³ Tradução livre para *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ship*.

3 A PIRATARIA MODERNA

A pirataria moderna está focada não somente na grande diversidade de bens que são carregados pelos grandes navios deslocando-se na costa do país ou em travessia entre continentes, mas sim também na tripulação e seus bens ou mesmo na sua liberdade subtraída, no caso de sequestros seguido de pedido de resgate, ou cofres de reserva dos navios utilizados para compra de suprimentos.

Estima-se que hoje em dia mais de 90% do comércio internacional seja transportado por via marítima. O comércio por mar tornou-se vital para o crescimento e para a sustentação econômica de muitos estados (MURPHY, 2010). Com toda essa riqueza sendo transportada a bordo, a considerável fragilidade de vigilância em alto-mar e inconsistentes medidas de segurança que se aplicam nas áreas costeiras e instalações portuárias de vários países, o ambiente marítimo torna-se muito atrativo e suscetível para a pirataria marítima.

Pode-se dizer também que devido à razões de desigualdade social e econômica assim como baixo poder de investimento e políticas governamentais fracas de alguns países, a rejeição por parte de alguns comandantes em relatar ataques ou tentativas de ataques piratas – o que segundo alguns poderia acarretar em atrasos e aumento no custo da viagem – além da significativa redução da tripulação a bordo dos navios em face do aumento da automatização e modernização das técnicas de navegação, a pirataria tem apresentado um visível aumento nos últimos anos.

É possível observar nas figuras abaixo o acréscimo acentuado das ocorrências de pirataria em âmbito mundial, primeiramente no ano de 2005 e então no ano de 2009.

Figura 1 - Mapas de ataques e tentativas de ataques de piratas em 2005



Fonte: ICC-IMB, 2005

Figura 2 - Mapas de ataques e tentativas de ataques de piratas em 2009



Fonte: ICC-IMB, 2009

3.1 Abordagem pirata

Entre as técnicas de abordagens a navios em alto mar utilizadas pelos piratas, é praticamente uma tendência as ações serem realizadas a noite de forma rápida. Sabendo qual navio irão atacar desde a saída dele do porto através de informações vindas de terra, utilizam pequenos barcos de aproximação com motores potentes, mais conhecidos como voadeiras. A subida a bordo nos navios mercantes feita pelos piratas é através de cordas

com guinchos, denominadas garatéias, antes que a tripulação perceba e dispare o alarme. É feita rendição do oficial encarregado do serviço de navegação e logo após se dirigem aos camarotes do comandante e da tripulação em busca de cofres e bens pessoais (MURPHY, 2007).

Neste caso, é perceptível que a pirataria marítima está se tornando uma espécie de crime organizado, principalmente com ataques às regiões mais próximas à costa, tendo em sua estrutura um contingente considerável envolvido nas ações, com uma base em terra que, com corroboração do desenvolvimento da tecnologia, utiliza-se de equipamentos sofisticados, como computador em rede e rádios de comunicação – afim de obter informações detalhadas a respeito das cargas de maior valor e sua localização exata a bordo do navio. Os piratas atuais estão utilizando desde armas brancas até armas de grande poder de destruição, tais como AK47, o fuzil FAL utilizado pelas forças armadas, granadas e lança rojões (GUEDES, 2008).

3.1.1 Sistema identificador Automático

Conforme a tecnologia foi avançando, novos sistemas foram desenvolvidos e integrados a bordo para auxiliar tanto a navegação quanto a segurança das embarcações. Um destes sistemas é o Sistema de Identificação Automático (AIS), o qual é empregado em navios e serviços de tráfego marítimo. O sistema é previsto pela Convenção de Salva Guarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) como mandatório em navios com arqueação bruta superior a 300 toneladas e em navios de passageiros.

O AIS foi criado com objetivo de adicionar informações ao radar, sendo integrado com um transceptor VHF padrão e com um sistema de navegação eletrônica como o LORAN-C (LONg RANGE Navigation versão C) ou o Sistema de Posicionamento Global (GPS), além de outros sensores dos navios como bússolas e indicador de *rate* de guinada – e consiste na identificação e localização automática de navios por meio do câmbio de dados eletrônicos. Ele indica dados como posição geográfica, velocidade e rumo da embarcação, nome do navio e tipo de carga transportada (CANINAS, 2009).

Seu escopo principal era auxiliar a prevenção de abalroamento, principalmente quando integrado com serviços de tráfego marítimo. No entanto, concomitantemente com os benefícios que trouxe aos navegantes, essa ferramenta vem sendo muito utilizada nas abordagens de ações piratas. Basta que um pirata tenha um receptor de informação do AIS para escolher o navio mais suscetível ao ataque, de acordo com seus interesses e

fragilidade, sabendo detalhadamente dados de posição, velocidade, imagens do navio e carga.

Figura 3 - Tráfego marítimo e informações de navios através do AIS



Fonte: <<http://www.marinetraffic.com/ais/>>

Novas versões do AIS, além de acessíveis economicamente, foram a pouco lançadas no mercado, adaptadas para indicar embarcações estranhas, e até mesmo pequenas, pelo radar que estejam realizando aproximação visando uma tentativa de ataque pirata.

3.1.2 Aviso aos Navegantes

A publicação “Avisos aos Navegantes (NAVAREA V)” é um folheto quinzenal elaborado pela DHN. Os avisos aos Navegantes são de fundamental importância para o navegante. Eles divulgam informações de interesse da navegação destinadas à atualização das cartas náuticas e publicações de auxílio à navegação, bem como outras informações gerais importantes aos navegantes (PEARL e DRAGONETTE, 2008).

Apesar de a publicação de Aviso aos Navegantes seja de uso estritamente necessário, para evitar inúmeros tipos de acidentes e ou erros da prática da navegação, torna-se ainda mais importante nas áreas em que a ocorrência de ataques piratas tenha contínuos registros de casos. Este visa informar aos navios brasileiros que transitam na área, que devem adotar e incrementar medidas e procedimentos adicionais de segurança,

por cautela, mantendo um alto nível de vigilância. Adotam-se essas medidas já que ultimamente os piratas começaram a ter como alvos os barcos de pesca, iates particulares e rebocadores, afim de utilizá-los como embarcação base para novos ataques, rebocadores de embarcações menores e para aumentar seu poder de alcance.

Porém, conquanto o Aviso aos Navegantes e alguns sistemas auxiliam as embarcações a evitarem e se protegerem de áreas suscetíveis a ataques, os piratas também se valem de ações como informações sobre falsos alarmes de socorro, de forma a atrair o tráfego de navios para as proximidades daquela costa; é necessário agir com extrema cautela quanto qualquer aviso ou informação suspeita em áreas de alto risco.

Navios atacados reportaram o emprego de duas ou três embarcações de três até seis homens armados com fuzis AK-47 e lançadores portáteis de foguetes, chegando a abrir fogo contra navios em plena luz do dia, intimidando-os a parar máquinas para efetuar abordagem. Destaca-se que os navios que aumentaram velocidade e adotaram manobras evasivas conseguiram evitar as abordagens ilícitas. Por outro lado, navios que reduziram velocidade foram abordados (PEARL e DRAGONETTE, 2008).

É também recomendado que os comandantes brasileiros, assim que estiverem sob ameaça pirata, estejam prontos a acionar o botão SSAS (botão antiterrorismo) e o *distress* de MF/HF, e permaneçam enviando informações de posição e navegação de seus navios para o comando do controle naval do tráfego marítimo, conforme preconizado no capítulo 1, seção iii, das Normas da Autoridade Marítima número 8 (NORMAM-8/DPC), para possibilitar efetivo acompanhamento do tráfego marítimo nacional naquela área (VENANCIO, 2012).

4 MAPA DA PIRATARIA

Tendo em vista o recente e contínuo aumento dos ataques piratas, foi criada, em 1981, a Agência Marítima Internacional (IMB). Seu escopo se pauta na proteção à integridade do comércio internacional e ao combate dos crimes marítimos em geral. Em 1992, foi criado o Centro de Relatórios da Agência Marítima Internacional (IMB Reporting Centre). Localizado em Kuala Lumpur (Malásia), esse centro é composto por uma experiente equipe, multilingue – para atender diversos países – e estruturada, que mantém dados atualizados sobre navegação, relatos de ataques piratas e emite avisos de riscos eminentes.

A agência identifica algumas áreas propensas à pirataria e roubos à mão armada e, nesse sentido, aconselha os comandantes de navios e respectiva tripulação, a ter especiais precauções quando navegam nessas áreas. Além disso, é divulgado em seu site um mapa em tempo real com os dados que o centro recebe dos armadores ou dos próprios navios. Nesses mapas, são relacionados ataques piratas e roubo armado no mundo todo, apontando com um balão especificado em legenda, conforme sua cor, o tipo de ação executada na área.

Figura 4 - Mapa mundial online da pirataria



Fonte: <<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>>

4.1 Principais áreas do globo de atuação dos piratas

As principais áreas, onde os ataques piratas vem tendo um acréscimo muito acentuado, segundo o site da Interpol, são:

a) Golfo de Áden e Mar Vermelho

Essa é uma área de atividade pirata intensa, geralmente operada pelo pirata Somali, o qual não tem um perfil definido. Os “salvadores do mar”, como gostam de ser chamados, são jovens das áreas mais afetadas pelos conflitos internos do país que operam a partir de centrais localizadas na parte central do país – Galmudug, pescadores locais – mentores dos esquemas e conhecedores da geografia da região – antigos soldados dos clãs locais e especializados em tecnologia – capazes de operar equipamentos como GPS (HUNTER, 2013).

Os piratas somalis costumam atacar navios na costa norte da Somália, no Golfo do Áden e no sul do Mar Vermelho em Bab El Mandeb TSS, apesar da presença constante e crescente de navios de guerra nessas águas. Relata-se que os piratas possuem e usam armas automáticas e granadas propelidas por foguete em tentativas de sequestro de navio e tripulação. Após um ataque bem sucedido, exigem um resgate pelo navio e respectiva tripulação (RUBRA, 2009).

Todos os navios que transitam nestas áreas são aconselhados a tomar medidas de precaução adicionais e manter uma vigilância 24 por 24 horas, usando todos os meios disponíveis.

Conquanto isso, baseando-se na análise das atividades piratas de acordo com o mapa, nota-se uma não tão acentuada atividade pirata da região nestes últimos tempos. Os piratas têm assumido uma postura mais defensiva e desesperada com disparos de armas de fogo – porém com poucas investidas bem sucedidas (RUBRA, 2009).

Figura 5 - Mapa da área do Golfo de Áden e Mar Vermelho, com a costa norte somali online da pirataria



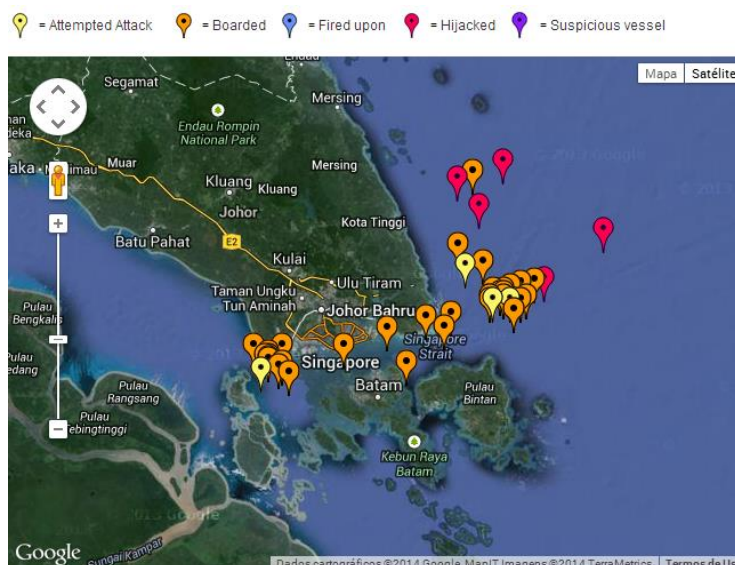
Fonte: <<http://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>>

b) Estreito de Málaca

Os navios são aconselhados a manter uma rigorosa vigia enquanto navegam pelo estreito, apesar do aumento das patrulhas na zona. Este Estreito, que faz ligação entre os oceanos Índico e Pacífico, tem a norte a Tailândia e a Malásia, e a sul a ilha de Sumatra da Indonésia. Usado para ligar África e Índia à China, Japão e Sudeste asiático em geral, é considerado como o caminho marítimo mais ocupado do mundo, pelo qual passa cerca de 1/3 do comércio global a cerca de 1/2 do crude mundial transportado por mar (GUEDES, 2008).

O estreito de Málaca tem cerca de 500 milhas de comprimento e apresenta locais com menos de 9 milhas de largura e profundidades mínimas que chegam aos 25 metros, o que obriga os navios a reduzirem muito a sua velocidade, tornando-se assim mais vulneráveis à pirataria. Porém, a procura desta rota justifica-se porque, passando através dela, a navegação evita ter que contornar as Ilhas Indonésias, poupando assim cerca de 800 milhas, aproximadamente 3 dias de navegação (GUEDES, 2008).

Figura 6 - Mapa da área do Estreito de Málaca online da pirataria



Fonte: <<http://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>>

c) Golfo da Guiné

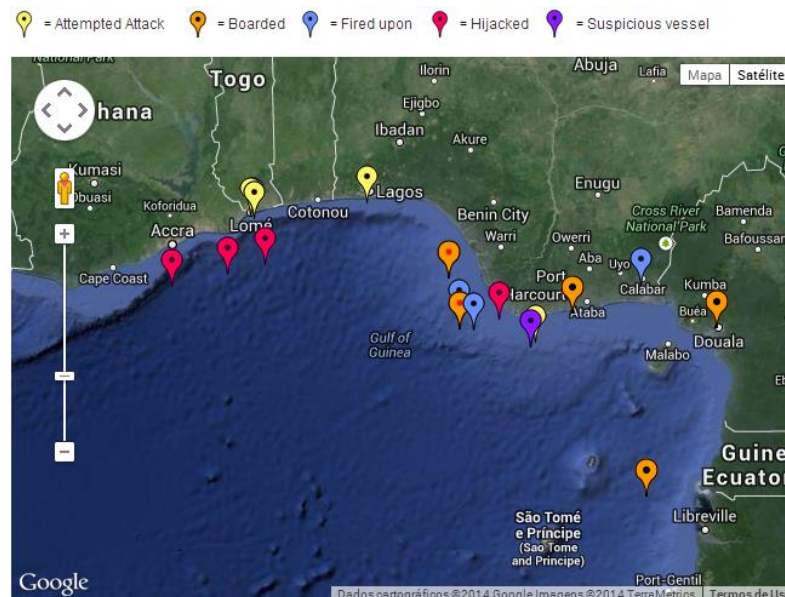
O foco principal da pirataria na costa Nigeriana é devido ao petróleo existente na área. O contrabando de carga compromete o comércio legal do bem e os custos por ano da atividade ilegal na região são estimados em 2 bilhões de dólares¹.

Os ataques são, em geral, violentos e conduzidos por gangues que agem do leste da Nigéria até o Congo, sem ações afetivas do governo do país, que está enfraquecido por conflitos internos. Essas milícias desviam petróleo de oleodutos em terra e mais recentemente vêm atuando no comércio marítimo, capturando navios e aliviando em petroleiros de grande porte. Nesta zona, de acordo com os relatos há bastante incidência de tripulantes feridos após os ataques e, em alguns casos, os piratas estão vestidos com uniformes militares.

De acordo com a presente ilustração dos ataques na região, é possível notar o grande acúmulo de ações ao longo da costa. Na maior parte dos casos relatados, há ocorrência de disparos com armas de fogo seguido de sequestro, demonstrando o comportamento invasivo e agressivo dos piratas da região.

¹ BAULDALF, Scott. "Next pirate hot spot: the Gulf of Guinea". Disponível em: [http://www.csmonitor.com/World/Africa/2012/0228/Next-pirate-hot-spot-the-gulf-of-guinea/\(page/2](http://www.csmonitor.com/World/Africa/2012/0228/Next-pirate-hot-spot-the-gulf-of-guinea/(page/2). Acesso em 21/07/2014.

Figura 7 - Mapa da área do Golfo da Guiné online da pirataria



Fonte: <<http://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>>

4.2 Outras áreas de ocorrência de pirataria marítima

Segundo Barros, em relação às outras áreas que também tem incidência de pirataria, é possível observar:

a) Sudeste Asiático e Subcontinente Indiano

i) Bangladesh: Toda a área do Bangladesh é considerada de alto risco. Os piratas têm sido vistos atacando navios que se preparam para ancorar. A maioria dos ataques são registrados nas proximidades de Chittagong.

ii) Indonésia: Fazem parte as áreas das Ilhas Anambas/Natuna/Mangkai/Subi Besar. Os piratas estão, normalmente, armados com pistolas, facas de média e grande dimensão e geralmente atacam os navios à noite. Quando são vistos aproximando-se dos navios, normalmente abortam o ataque.

iii) Malásia: Engloba as áreas de Tioman Off /Pulau Aur/Mar da China Meridional. Os navios são aconselhados a manter-se vigilantes. Normalmente, os relatos indicam que os piratas apenas estão armados com facas, não fazendo referência a pistolas, granadas ou outros armamentos.

b) América do Sul e América Central

i) Brasil: As maiores incidências são relatadas em Vila do Conde e em Santos, onde há segurança precária no porto, de acordo com sua grande dimensão.

ii) Peru: Em Callao, a maioria dos ataques ocorreu enquanto os navios estavam ancorados, não obstante existirem guardas responsáveis pela segurança dos navios.

iii) Venezuela: Principalmente em Puerto La Cruz, onde, mais uma vez, a maioria dos ataques ocorreram enquanto os navios estavam ancorados.

iv) Haiti: Em Port-au-Prince, onde os ataques aumentaram, sobretudo, nos portos.

5 PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO

Pouco adianta ter sistemas de segurança de última geração a bordo dos navios, se não há, tanto por parte do comandante quanto da tripulação, determinadas precauções de modo a evitar ou atenuar uma emboscada pirata; e de fato já existe uma atenção particular nessa área. Até agora, não só se desenvolveram meios tecnológicos que permitem garantir alguma segurança aos navios, assim como também se aconselha e espera-se determinados comportamentos por parte das tripulações e, não menos diferente, por parte do comandante – que exerce o o posto de maior responsabilidade no navio.

5.1 Precauções dos comandantes e tripulação

Sabendo-se que os ataques piratas são rápidos e imprevisíveis, a Agência Marítima Internacional aconselha, a todos navios que estiverem transitando em áreas consideradas de risco, tomar medidas de precaução, como manter o radar ativo, vigilância 24 horas sob execução através de um ou vários tripulantes em determinadas posições do navio – já que , na eventualidade de avistar-se um navio ou embarcação pirata se aproximando, permite dar tempo ao comandante do navio para aumentar a velocidade do navio ou realizar manobras evasivas para escapar, ao mesmo tempo que estiver solicitando apoio das autoridades. Também é prudente que os comandantes monitorem e mantenham o navio afastado de todas as outras embarcações, se possível.

5.1.1 Procedimentos

Para além de algumas medidas preventivas básicas, como “manter prontas as mangueiras do circuito de incêndios, ter câmeras de vigilância, ter sistemas de alerta etc”, os comandantes e tripulações são aconselhados a acompanhar os avisos e as transmissões do Centro “24 horas Anti-pirataria” da Agência Marítima Internacional (GUEDES, 2008).

É aconselhável também manter uma escuta rádio – em canal 8, 16 ou 72 do VHF – a fim de ouvir os avisos de segurançados navios de guerra na área; e, estabelecendo a

comunicação, os navios de guerra ouvirem as chamadas realizadas por navios mercantes. Ainda: é altamente recomendado que os navios naveguem na sua velocidade máxima, nas zonas de alto risco, dificultando a abordagem dos piratas – a menos que hajam restrições da navegação quanto a esse tipo de providência (GUEDES, 2008).

No caso de encontrarem-se atracados, algumas medidas de segurança impostas pela IMO, como por exemplo pela NORMAM 8, no Brasil, orientam que, quanto ao transporte de material e pessoal, somente embarcações de pequeno porte, autorizadas pela Capitania dos Portos local, ou outra autoridade pertinente, poderão trafegar entre os navios e pontos de terra, para transporte de material e pessoal e que o embarque e desembarque em terra somente poderá ser efetuado em um dos pontos fiscais. Também, quanto às escadas de portaló, é estritamente não recomendado manter as escadas arriadas no bordo do mar. A escada deve permanecer rebatida em seu berço, durante toda a estadia do navio no porto. A escada de portaló, arriada para o cais, deverá ser provida de rede de proteção e processo de identificação. Aos navios fundeados, é permitido arriar a escada apenas entre o nascer e o pôr do sol, e, no período noturno, somente em caso de necessidade – como embarque ou desembarque do práctico – devendo ser recolhida logo após a utilização. E, ainda, quanto á movimentação do material do navio, exceto a carga, como por exemplo o recolhimento de lixos e detritos, o fornecimento de lubrificantes e combustíveis e o abastecimento de gêneros, que deverão ser realizados no período diurno.

Criado por iniciativa da UE NAVFOR, Força Naval da União Européia, juntamente à indústria naval, desde 1 de fevereiro de 2009, o Centro de Segurança Marítima – Corno da África (MSC-HOA)¹ estabeleceu uma espécie de “corredor de trânsito”, de recomendação internacional. Desta maneira, os meios militares, navais e aéreos são estrategicamente distribuídos dentro dessa área para fornecer uma melhor proteção e apoio aos navios mercantes. Essa medida permite que os navios sejam coordenados com o trânsito existente na área por zonas de alto risco, principalmente durante a noite. E não somente isso, as forças militares estão aptas a tornar segura a zona onde os navios mercantes navegam, agrupados de acordo com o tipo de navios. O MSH-HOA também identifica os tranportes marítimos particularmente vulneráveis e coordena mecanismos de proteção adequada, com o apoio da UE NAVFOR ou quaisquer outras forças navais da região.

¹ Designado em inglês, *Maritime Security Centre, Horn of Africa* ou MSC-HOA.

Mesmo nos “corredores de trânsito”, os comandantes não estão isentos de seguirem os procedimentos supracitados e, assim como é recomendado aos comandantes a realizar a passagem do navio pelo corredor, agrupado de acordo com a velocidade de trânsito, os proprietários dos navios são aconselhados a registrar os dados do navio no *site* do MSC-HOA.

5.1.2 Medidas e equipamentos

Além das procedimentos recomendados, existem vários outros meios disponíveis ou em prática por parte dos navios mercantes com finalidade de combater a pirataria. Sejam eles:

a) Manobra prática evasiva:

Em locais seguros e aptos para a alteração de rumo, faz-se altamente recomendado que os comandantes de navios pratiquem manobras evasivas previamente indicadas no caso de investida pirata ou aproximação de embarcação suspeita, produzindo condições de mar mais severas para os pequenos barcos piratas se aproximarem, não provocando uma redução significativa no módulo da velocidade do navio.

b) Iluminação a bordo:

Utilizada no intuito de manter uma iluminação adequada para detectar com mais facilidade a localização da embarcação pirata, por parte da tripulação, e ofuscar a visão dos criminosos, no caso de tentativa de subida pelo costado, valendo-se de holofotes de alta potência.

c) Arame farpado:

Deve ser instalado de correta maneira ao redor do navio, de modo que não gere perigo de ferimento por desatenção à tripulação e formando uma boa barreira contra a entrada de pessoas não autorizadas através do costado. Podem ser alimentadas eletricamente para evitar que possa ser cortadas com ferramentas manuais.

d) Alarmes:

Soar o alarme/apito do navio, previamente apresentado e distinto dos outros alarmes para não gerar confusão à tripulação e reunião em local errado, de maneira a indicar

ataque pirata pode ser uma boa maneira de intimidar os criminosos, já que demonstra que o navio está ciente que encontra-se sob ameaça e irá tomar as medidas necessárias de reação.

e) Spray de água ou espuma:

A utilização da água torna difícil para que uma embarcação pirata menor permaneça ao lado do costado, tornando significativamente mais difícil a subida dos piratas a bordo. Podendo ser utilizado para impedir ou retardar as ações também podem ser adicionado espuma, dificultando ainda mais a situação de aproximação. Há casos que, além dessas medidas, existe a implementação de sprays de pimenta, agindo diretamente como irritação à pele e olhos dos criminosos – acarretando na evasão da emboscada.

Figura 8 - Navio realizando teste do spray de água



Fonte: <<http://www.ultimatepiracyprotection.com>>

f) Cidadelas:

A cidadela é uma zona fechada e blindada do navio, onde deve-se ter o controle das máquinas, do leme e comunicações com o exterior. Dessa maneira, quando os piratas têm sucesso na sua abordagem e conseguem entrar no navio, a tripulação se tranca na cidadela e pede ajuda. Após o pedido de ajuda, o navio de guerra mais próxima encaminha um efetivo ao local para realizar a detenção dos criminosos. Porém, não obstante possuir esse sistema a bordo, convém referir que há relatos de piratas que conseguiram ultrapassar a área da cidadela, pelo simples fato de não haver nenhum navio de guerra por perto.

g) Segurança Privada:

Existem, ainda, empresas privadas de segurança disponibilizando seguranças para acompanharem os navios durante a travessia de um local de risco, podendo também ser colocados a bordo, via aérea, caso os navios já estiverem a ser alvo de um ataque.

No entanto, uma das maiores polêmicas referente a esse assunto, é a discussão da legitimidade e utilidade das empresas de segurança, que operam a bordo dos navios, de forma a dissuadir eventuais ataques piratas.

A IMO demonstra-se contra a utilização do serviço prestado por essas empresas a bordo, até porque já morreram piratas, porém, mesmo assim, muitos deles já entraram em navios com segurança a bordo. No entanto, contratar segurança privada é agora considerado uma prática usual para muitas companhias. Até mesmo os Estados Unidos começaram a recomendar que os navios embarquem com segurança a bordo, pois, mesmo que falhando às vezes, podem dissuadir ou atenuar a ação pirata.

Em suma, as empresas de segurança, que na atualidade são empresas militares privadas que operam a bordo de navios mercantes, levam o perigo do acréscimo de violência e possível retaliação, e por essa razão a IMO tem desestimulado o recurso a estas empresas em todas as suas decisões, já que de uma forma ou outra, a probabilidade do número de mortes aumentará. Além disso, crescem como argumentos, que, por um lado, os navios mercantes não podem entrar armados no mar territorial de um Estado, nem num porto sem autorização e, por outro, que o exercício da autoridade do mar e um poder dos Estados e não de empresas militares privadas. Armar a tripulação também está fora de questão (...) os marinheiros da marinha mercante só devem servir para operar navios (CHAVES, 2009).

6 SISTEMA DE COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA

Após dissertar sobre alguns métodos e medidas recomendadas aos comandantes e tripulação, assim como equipamentos, para prevenir ou atenuar a probabilidade de sucesso de uma investida pirata, ainda existem alguns sistemas específicos para ajudar os navios numa situação de ataque iminente. Com o intuito de amenizar os danos causados por ações piratas, muita atenção foi investida através de alta tecnologia em dispositivos adaptados a bordo, obtendo aceitação imediata de armadores e outros beneficiários da navegação.

6.1 O sistema *ShipLoc*

É um sistema que reporta a posição exata do navio via satélite e que permite a sua localização em qualquer parte do mundo. Foi introduzido no mercado pela Agência Marítima Internacional, em Junho de 2000.

De acordo com o SOLAS, convenção da IMO, o sistema ShipLoc está em conformidade no que tange o 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 estejam equipados com esse sistema de alerta a partir de junho de 2004 (GUEDES, 2008).

6.2 Sistema de alerta de proteção

No caso de sofrer um ataque, existe um botão a bordo que deve ser acionado, por qualquer membro da tripulação, que enviará um sinal de socorro diretamente para o armador e autoridades pertinentes. O sistema está operacional desde 2004 e foi no âmbito do Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) que surgiu a obrigatoriedade de alguns navios introduzirem sistemas de alerta indicando qualquer tipo de ameaça ou ataque. O sistema de Alerta de Proteção deve transmitir a uma autoridade competente, previamente designada, um alerta de proteção, identificando

o navio e sua posição, de modo que esse sinal não seja transmitido a nenhum outro navio da redondeza ou apresente qualquer tipo de alarme a bordo, afim de evitar reações hostis dos criminosos. O sistema deve continuar emitindo o alerta até ser desativado e repostado em condição inicial, devendo ser ativado tanto do passadiço assim como algum outro lugar qualquer do navio.

6.3 *Long Range Acoustic Device (LRAD)*

O LRAD pode ser definido como um dispositivo acústico de longa distância, com alcance máximo de aproximadamente 300 metros, que emite um sinal sonoro direcionado a uma direção atingindo, no seu volume máximo, cerca de 150dB – o que pode gerar danos irreversíveis à audição, já que o limiar da dor para a audição humana encontra-se entre 120dB e 140dB. Apesar de que a utilização de protetores auriculares ajude a minimizar os danos causados por esse dispositivo, em parte das investidas piratas mais singelas, os piratas ainda despreparados não utilizam nenhum tipo de proteção, fazendo com que o equipamento obtenha sucesso na tentativa de evitar a aproximação de pessoas a bordo de embarcações sem a devida autorização.

6.4 *O sistema Secure-ship*

É um sistema que consiste numa certa eletrificada com uma tensão intermitente de 9.000 Volts, instalada na borda falsa ao redor do navio. Qualquer intruso que tentar adentrar o navio através de escada apoiadas ou outro material sustentado na borda falsa, entrando em contato com essa cerca, levará um choque elétrico, não letal, que obrigará abortar sua tentativa de ingresso no navio. Ao mesmo tempo que aciona um alarme a bordo, o contato com a cerca ainda acende automaticamente diversos projetores ao longo do navio e faz tocar uma sirene de grande intensidade – de modo a oprimir a investida.

6.5 Embarcações robôs antipiratas

Modelos adotados pela marinha de guerra, já bastante utilizados no Estados Unidos, são pequenos e ágeis barcos não tripulados, controlado remotamente de uma distância que pode chegar a 6 milhas náuticas, portando um número razoável de sensores a bordo para fazer a aproximação de modo adequado, alto-falantes e microfones para iniciar a comunicação com a embarcação suspeita.

O *Protector* – nome dado à embarcação – vem equipado, também, com uma metralhadora 7,62 milímetros – que outrora não havia sido projetado para operações antipirataria – de acordo com o portavoiz do *BAE Systems*, Stephanie Moncada, “o robô poderia facilmente preencher esse papel”.

Então, atualmente, ao invés de ser utilizado somente para interceptar e evitar a emboscada de uma embarcação suspeita ou ataque iminente de piratas, existem também variações não letais do *Protector* que podem ser utilizadas apenas para investigar uma ameaça em potencial.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As autoridades pertinentes ao assunto têm demonstrado muita atenção e cautela quanto a pirataria marítima. São elaborados estudos e desenvolvidos materiais afim de conscientizar todos envolvidos no meio marítimo, principalmente armadores, comandantes e tripulação, bem como órgãos responsáveis pela segurança do tráfego marítimo mercante, sobre os perigos que a pirataria marítima apresenta, principais áreas de atuação em que foram relatadas ocorrências e modo de agir característico de determinados piratas. Dessa forma, vê-se necessário o estudo dos procedimentos e aplicação das recomendações divulgadas e exigidas pelas autoridades e convenções marítimas – assim como o bom uso dos sistemas antipirataria de bordo – para, desta forma, atenuar ou até mesmo evitar a incidência e sucesso dos ataques piratas à navios mercantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROS, David Vasquez. **A Pirataria Marítima: O seu regime jurídico e problemas atuais**. Escrytos/Edição do autor, 2014.

CAMINHA, Andreia. **HISTÓRIA PIRATA**. Texto obtido no endereço: <<http://pt.shvoong.com/humanities/1802529-hist%C3%B3ria-pirata/>>. Acesso em: 09 jul. 2014.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. **Pirataria marítima moderna: história, situação atual e desafios**. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n. 14, 2009, p. 106.

GUEDES, H. Portela. **Pirataria marítima – uma ameaça em escala global**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, RJ, v.128, n. 10/12, out/dez. 2008.

GUEDES, H. Portela. **A dura realidade da Pirataria marítima**. Revista da Armada, n.º418. Abril/2008.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. MSC.1/Circ.1443, de 25 de maio de 2012. **Interim Guidance to Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk**. 2002. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/Piracy/ArmedRobbery/Guidance/Documens/MS.C.1-Circ.1443.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2013.

MAGALHÃES, Manuel Pinto de. **A Marinha do comércio – Perspectivas de Evolução. Os Mares da Lusofonia**. Disponível em: <<http://www.marelusofonia.net.2007>>.

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

MURPHY, Martin N. **Contemporary piracy and maritime terrorism**. London: The International Institute for Strategic Studies, 2007.

Pearl, D., Dragonette, C., “*Worldwide Threat to Shipping Mariner Warning Information*”. Office of Naval Intelligence, 13 February 2008.

VENANCIO, Daiana Seabra. **Os riscos da pirataria marítima aos investimentos no setor petrolífero africano e ao transporte marítimo internacional**. In: Wagner Menezes. (Org.) Direito Internacional em Expansão. Belo Horizonte, Arreas Editores, 2012, v.1, p.227-240.

AIS navigation areas maps. Disponível em: <<http://www.marinetraffic.com/ais>>. Acesso em: 03 ago. 2014.

Pirate Attacks Maps. Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>>. Acesso em: 07 ago. 2014.