

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC MARCEL PARREIRAS DE BRAGANÇA ONETO ARAUJO

O COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA NO SÉCULO XXI:

estratégia adotada pela comunidade internacional na região do Chifre da África

Rio de Janeiro

2015

CC MARCEL PARREIRAS DE BRAGANÇA ONETO ARAUJO

O COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA NO SÉCULO XXI:

estratégia adotada pela comunidade internacional na região do Chifre da África

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM-1) Vendramini

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval

2015

## **AGRADECIMENTO**

A minha esposa Priscila, ao meu filho Lucas e aos meus pais Luiz Sergio e Bernadette, pelo apoio e pela motivação fundamentais dispensados durante a realização deste trabalho.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Vendramini, meu orientador, pelas sugestões e intervenções extremamente profissionais, que foram de grande relevância para a confecção deste estudo.

Aos Capitão-de-Fragata Ricardo Guimarães, Capitão-de-Fragata Fuzileiro Naval Espozel e Capitão-de-Fragata Fuzileiro Naval Piñon, pela amizade e pelas orientações iniciais sobre as referências bibliográficas a utilizar.

Ao Capitão-de-Fragata Nagashima, pela metodologia e pelas contribuições de conteúdo e de forma que me trouxeram grande suporte no desenvolvimento de minha argumentação.

## RESUMO

A pirataria, problema que acompanha a humanidade desde os tempos mais remotos, voltou a interferir na livre navegação e no comércio marítimo no início do século XXI. No final de 2005, cidadãos estadunidenses foram vítimas de um ataque pirata conduzido por criminosos somalis, na área marítima localizada no nordeste da África, região conhecida como Chifre da África. A partir daquele momento, o Governo dos EUA iniciou um grande esforço para a aprovação de uma política nacional antipirataria e um processo diplomático para trazer o problema para a agenda internacional, de modo a desenhar formas de combatê-lo. A iniciativa dos EUA seguiu premissas do Idealismo Wilsoniano, quais sejam: cooperação em um amplo espectro, respaldada no multilateralismo e no protagonismo das Organizações Internacionais Governamentais; e fortalecimento da democracia na Somália, como forma de estabilizar aquele país africano e reduzir seus conflitos sociais internos. O entendimento dos problemas dos Estados africanos, especialmente da Somália, aliado à compreensão da forma de atuação dos piratas somalis, permitiu que fossem implementadas ações efetivas nos anos que se seguiram. A partir de então, no período de 2005 a 2010, a Organização das Nações Unidas e a Organização Marítima Internacional, juntamente com Estados, empresas de navegação e outros atores não estatais envolvidos com o comércio marítimo, começaram a deliberar e aprovar uma série de documentos e procedimentos voltados ao combate à pirataria marítima, que viriam a ser postos em prática nos anos seguintes. As ações utilizaram vetores no mar, por meio do emprego de Forças Multinacionais, compartilhamento de informações e padronização de procedimentos adotados por navios mercantes; bem como vetores em terra, por meios de iniciativas lideradas pela Organização das Nações Unidas para estabilizar politicamente a Somália, melhorar seus indicadores sociais e combater o crime organizado. O que se viu, a seguir, foi uma redução drástica no número de ataques piratas: de 217 casos em 2010, para 11 casos em 2014. Por meio de um estudo causal, nossa pesquisa comprovou, portanto, que as medidas de cooperação internacional em amplo espectro foram as principais responsáveis pelo êxito no enfrentamento do problema da pirataria no Chifre da África.

Palavras-chave: Chifre da África. Cooperação. Idealismo. Pirataria. Somália.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

|  |    |
|--|----|
| Figura 1 - Mapa da região nordeste da África (Chifre da África).....                       | 47 |
| Figura 2 - <i>Anti-Piracy Planning Chart – Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea</i> ..... | 48 |

## **LISTA DE TABELAS**

|   |    |
|---|----|
| 1 - Estatística sobre os ataques piratas realizados de 2010-2014..... | 49 |
|---|----|

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

|           |   |
|-----------|---|
| BMP4-     | <i>Best Management Practices, 4a edition</i>        |
| CGPCS-    | <i>Contact Group on Piracy off Coast of Somalia</i> |
| FAO-      | <i>Food and Agriculture Organization</i>            |
| ICC-      | <i>International Chamber of Commerce</i>            |
| ICS-      | <i>International Chamber of Shipping</i>            |
| IFCC-     | <i>Independent Federal Constitution Commission</i>  |
| IMB-      | <i>International Maritime Bureau</i>                |
| IMO-      | <i>International Maritime Organization</i>          |
| INTERPOL- | <i>International Criminal Police Organization</i>   |
| IRTC-     | <i>Internationally Recommended Transit Corridor</i> |
| MARLO-    | <i>Maritime Liaison Office</i>                      |
| MN-       | Milha Náutica                                       |
| MSCHOA-   | <i>Maritime Security Centre Horn of Africa</i>      |
| NAVFOR-   | <i>Naval Force</i>                                  |
| OIG-      | Organização Internacional Governamental             |
| RCC-      | <i>Rescue Coordination Center</i>                   |
| RPG-      | <i>Rocket Propelled Grenades</i>                    |
| SHADE-    | <i>Shared Awareness and Deconfliction</i>           |
| TFG-      | <i>Transitional Federal Government</i>              |
| UNPOS-    | <i>United Nations Political Office for Somalia</i>  |
| UNICEF-   | <i>United Nations Children's Fund</i>               |
| UKMTO-    | <i>United Kingdom Marine Trade Operations</i>       |
| WFP-      | <i>World Food Programme</i>                         |

## SUMÁRIO

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>INTRODUÇÃO.....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>2</b> | <b>O IDEALISMO WILSONIANO COMO MODELO TEÓRICO.....</b>  | <b>10</b> |
| <b>3</b> | <b>A PIRATARIA E O CONTEXTO REGIONAL DO CHIFRE DA ÁFRICA.</b>   | <b>14</b> |
| 3.1      | As origens da pirataria.....  | 15        |
| 3.2      | O contexto regional africano.....   | 18        |
| 3.3      | Os piratas somalis.....   | 21        |
| <b>4</b> | <b>A ESTRATÉGIA ADOTADA PELA COMUNIDADE INTERNACIONAL<br/>PARA SE CONTRAPOR À PIRATARIA SOMALI.....</b> | <b>24</b> |
| 4.1      | A iniciativa dos EUA.....   | 24        |
| 4.2      | O arcabouço legal e a padronização de procedimentos legitimando as ações.....                           | 27        |
| 4.3      | As medidas práticas adotadas em terra.....  | 33        |
| 4.4      | As medidas práticas adotadas no mar.....  | 35        |
| <b>5</b> | <b>CONCLUSÃO.....</b>   | <b>41</b> |
|          | <b>REFERÊNCIAS.....</b>   | <b>43</b> |
|          | <b>ANEXOS.....</b>  | <b>47</b> |



## 1 INTRODUÇÃO

Os oceanos formam uma vasta massa contínua de água, compreendendo mais de 70% da superfície da Terra e interligando locais longínquos. Tornaram-se, ao longo dos anos, rotas essenciais para o transporte de passageiros e mercadorias; teatro de operações para as Esquadras; e vetores de migração e crimes. Portanto, foi navegando pelos oceanos que, ao longo da história, a humanidade efetuou intercâmbios, mas viu também nascer conflitos.

Em face da relevância comercial, grandes metrópoles surgiram ao longo da costa, tais como Nova Iorque, Londres e o próprio Rio de Janeiro. Além disso, cerca de três quartos da população mundial se concentra junto ao mar. Esses dados, portanto, refletem bem o que a maritimidade representa para o ser humano e para os Estados, em diversos segmentos.

Hoje, a grande maioria das mercadorias é transportada pelo mar, tornando a segurança da navegação algo essencial para um comércio sustentável. Assim, a interrupção do fluxo comercial de produtos, combustíveis e alimentos, apresenta-se como uma grande ameaça em determinadas regiões, tornando a liberdade de navegação algo fundamental para a estabilidade política e econômica do sistema mundial.

Nesse contexto, esta pesquisa abordará o problema da pirataria marítima no nordeste da África, região conhecida como Chifre da África (FIG. 1), considerando dois momentos: de 2005 a 2010, quando a comunidade internacional buscou legitimar o combate à pirataria na região, criando um arcabouço legal e procedimentos; e de 2010 a 2014, quando as estatísticas passaram a apontar uma queda no número de ataques exitosos, por conta da implementação das medidas desenhadas no período anterior. O propósito será investigar os motivos que levaram à queda da pirataria na região e no espaço temporal mencionados.

Motivado por compreender a dimensão da ameaça da pirataria para diversas regiões do mundo, a relevância desta pesquisa reside na possibilidade de se adaptar o modelo

pesquisado a outras áreas marítimas do planeta. Assim, a seguinte questão de pesquisa se coloca: que ações implementadas por Estados, Organizações Internacionais Governamentais, empresas de navegação e outros atores, durante o período de 2005 a 2010, levaram à queda da pirataria marítima na região do Chifre da África, no período de 2010 a 2014?

Para respondermos essa questão, utilizaremos um estudo causal como desenho de pesquisa bibliográfica, assumindo a hipótese de que as medidas de cooperação (grifo nosso) internacional acordadas e iniciadas no período de 2005 a 2010 foram as principais responsáveis pelo êxito no enfrentamento do problema nos anos de 2010 a 2014.

A apresentação da pesquisa seguirá em cinco seções de texto, incluindo esta Introdução como sendo a primeira. Na segunda seção, utilizaremos a ótica do Idealismo Wilsoniano para desenvolvimento da pesquisa, apresentando duas de suas premissas que apresentam aderência com o estudo que se propõe. Assim, buscaremos facilitar a compreensão do contexto global de enfrentamento do problema seguindo preceitos teóricos.

Na terceira seção iremos nos aprofundar no problema da pirataria: serão apresentados conceitos gerais, a contextualização geográfica da África e o *modus operandi* dos piratas somalis, permitindo uma melhor compreensão da questão.

Na quarta seção iniciaremos discorrendo sobre o que foi planejado, por meio da diplomacia e da cooperação, chegando ao que foi efetivamente posto em prática pelos atores internacionais. Serão estudados: a iniciativa dos EUA; o amparo legal internacional e os procedimentos adotados nos anos de 2005 a 2010; e as ações efetivamente postas em prática, tanto em terra quanto no mar, e seus resultados colhidos de 2010 a 2014.

Na quinta seção, concluiremos a pesquisa fazendo uma análise, do ponto de vista deste autor, baseada na relação entre a hipótese apresentada e os resultados alcançados.

Passaremos agora à seção dois, apresentando um modelo teórico de apoio, que propõe uma visão ampla sobre como foi estruturada a estratégia internacional antipirataria.

## **2 O IDEALISMO WILSONIANO COMO MODELO TEÓRICO**

As relações internacionais são forjadas, segundo Pecequilo, conforme duas bases distintas: a da cooperação e a do conflito. Em termos teóricos, essas bases podem ser enquadradas em três correntes: o Realismo, o Marxismo e o Liberalismo. Deve-se ter, entretanto, a real noção de que não existe uma teoria capaz de abranger todas as nuances existentes nas relações internacionais, mas, ainda assim, uma formulação teórica mostra-se uma importante ferramenta que traz visões de uma realidade e permite observá-la de um prisma determinado (PECEQUILO, 2005).

Iniciando pelo Realismo e utilizando a visão de Carr (2001), a política internacional orienta-se pelo poder, considerando a natureza humana e a realidade concreta dos relacionamentos entre os Estados. Na lógica realista, os Estados buscam um equilíbrio de poder não com o fito da paz, mas para prevenir o surgimento de um poder único que possa vir a dominar os demais. Assim, a estabilidade seria mantida pela competição entre unidades de poder que, na busca de seus interesses próprios, se autocontrolariam. O poder seria, portanto, tanto o meio como o fim, a partir do qual os Estados atuariam (PECEQUILO, 2005).

A corrente Marxista está ligada às alterações sociais decorrentes da Revolução Industrial, que criaram uma nova realidade política e econômica, consolidando o poder da burguesia em ambas as esferas, em oposição ao proletariado, e afirmando o Capitalismo como modo de produção. O antagonismo entre as classes sociais levaria, naturalmente, a uma busca por transformações, o que se concretizaria em uma Revolução. Assim, o Marxismo procura explicar essa realidade e busca alternativas para uma mudança (PECEQUILO, 2005).

O pensamento liberal ressalta a importância da lei e da legitimidade nas relações internacionais. De John Locke a Montesquieu, a corrente do Liberalismo substituiu o conflito do Realismo pela cooperação, defendendo ser possível o estabelecimento de regras sociais e

normas de direito que conduzam a um ambiente favorável a interações pacíficas e construtivas entre os povos (PECEQUILO, 2012).

Na nossa avaliação, considerando a pesquisa realizada, a cooperação internacional esteve no âmago da questão do combate à pirataria na região do Chifre da África, trazendo a ótica liberal, mais especificamente o Idealismo, como a base teórica apropriada para enxergar a atuação da comunidade internacional, em que pese entendermos que as relações entre Estados segue, normalmente, o Realismo. Discorreremos, então, sobre a teoria escolhida.

No início do século XX, as concepções liberais ganham maior destaque com os ideais de Woodrow Wilson, então Presidente do EUA (1913-1921). Seu discurso, voltado à paz mundial, foi a inspiração para a formulação do Tratado de Versalhes, encerrando a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) (PECEQUILO, 2012). O Idealismo propunha viabilizar formas de organizar o cenário mundial de modo a sobrepujar o ambiente de choques de interesse e disputas por poder que culminaram com a Grande Guerra. Tais formas de reorganização promoveriam a moderação e a estabilidade nas relações entre Estados, concretizadas pela criação de mecanismos de cooperação multilateral, para controlar as interações entre atores mundiais, e uma base legal internacional (PECEQUILO, 2005).

A concepção idealista corresponde aos valores estadunidenses de liberdade e democracia, entendendo ser viável a construção de um sistema mundial pacífico e próspero. Dentre as premissas do Idealismo Wilsoniano iremos nos ater a duas, como forma de olhar, sob uma ótica teórica, o esforço adotado pela comunidade internacional, nos anos de 2005 a 2010, para se contrapor à problemática da pirataria na Somália. Como premissa inicial, citamos a cooperação entre os países, utilizando-se das Organizações Internacionais Governamentais (OIG)<sup>1</sup> como legitimadoras ou mediadoras (PECEQUILO, 2012).

---

<sup>1</sup> As OIG passaram a ganhar destaque no século XX. Formam agrupamentos políticos de Estados, criados por esses últimos, para propiciar alternativas de diálogo, em nível global, mitigando controvérsias e instabilidade. Suas finalidades repousam em promover canais de debate e prestar serviços (PECEQUILO, 2005).

A cooperação, respaldada pelo Direito Internacional, torna possível haver um esforço comum em prol da solução das controvérsias por meio de diálogo e participação multilateral. Apesar de Estados possuírem interesses diferentes, e por vezes antagônicos e conflituosos, quando esses interesses são negociados dentro de normas comuns (Direito Internacional) e acompanhados por um fórum legítimo (OIG), é possível se chegar a um equilíbrio nas negociações, em que a comunicação e o entendimento tornam-se os atores principais. A cooperação internacional, firmada por acordos e protocolos, permite, além disso, uma divisão do esforço mundial para resolver um problema que afeta um grupo de Estados, em que a iniciativa individual de apenas um país seria custosa demais, podendo ser encarada como algo unilateral ou, muitas vezes, ilegítima.

Segundo Keohane e Nye (1981), a evolução da política internacional após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e as estruturas multilaterais criadas para intermediar o diálogo entre Estados, nas diversas esferas, fomentaram a cooperação, reduzindo a incerteza e aumentando a transparência nas relações interestatais. O conflito passou a ser coadjuvante, diante da cooperação, e os Estados passaram a preferir o estabelecimento de um conjunto claro de regras e princípios que visassem facilitar a ação coletiva (PECEQUILO, 2012).

A segunda premissa idealista é a universalização da democracia e a disseminação de seus valores. Fundamenta-se na ideia de que Estados democráticos não buscam expansão militar e territorial (PECEQUILO, 2012). Estados com instituições não representativas e atuantes são dominados por elites autoritárias, que buscam afirmar seus poderes. Estados democráticos, legitimados em leis e instituições fortes, estimulam a criação e manutenção de um ambiente internacional legalmente constituído, o que, da mesma forma, facilita a difusão da democracia em nível global, resultando em um círculo virtuoso.

Com o fim da Guerra Fria (1947-1989), o mundo se viu unipolar, e a potência líder passava a difundir e universalizar os princípios liberais. Era a vitória do modelo

ocidental estadunidense ao longo da Guerra Fria, que visava disseminar a ordem liberal democrática como contenção do comunismo. Assim resumiu Fukuyama<sup>2</sup> em um artigo para o periódico *The National Interest*:

O triunfo do ocidente, da idéia ocidental é evidente, em primeiro lugar, pela exaustão total de alternativas sistêmicas viáveis ao liberalismo ocidental (...) O que talvez estejamos testemunhando não seja somente o fim da Guerra Fria, ou a passagem de um período particular da história pós-guerra, mas o fim da história como tal: isto é, o ponto de chegada da evolução ideológica da humanidade e a universalização da democracia liberal ocidental como forma última de governo humano (1989, citado por PECEQUILO, 2012).

Apesar da concepção idealista e liberal de que ocorreria uma universalização da democracia e que a cooperação entre os países, alicerçada no Direito Internacional e nas OIG, manteria a paz mundial, o que se viu nos anos que se seguiram ao fim da Guerra Fria foi o ressurgimento de alguns conflitos em um mundo realista, a começar pela Guerra do Golfo (1991). Mesmo assim, para o caso específico da nossa pesquisa, ao estudarmos a estratégia idealizada pela comunidade internacional para se contrapor à pirataria na região do Chifre da África, nos anos de 2005 a 2010, é possível se notar uma forte tendência idealista.

Assim, nesta seção, vimos as premissas da cooperação e da universalização da democracia, como alicerces para podermos compreender a estratégia antipirataria desenvolvida na região do Chifre da África, sob o prisma do Idealismo Wilsoniano. Cooperação fundamentada na observância do Direito Internacional e com protagonismo das OIG (em especial da Organização das Nações Unidas e da Organização Marítima Internacional); e democracia como forma de estabilizar Estados politicamente mais frágeis, afastando-os de conflitos.

Mas, antes de passarmos ao estudo da estratégia de enfrentamento do problema, compreenderemos melhor, na próxima seção, a pirataria somali, segundo suas características intrínsecas.

---

<sup>2</sup> FUKUYAMA, Francis. The end of history?. The National Interest, 1989.

### 3 A PIRATARIA E A PROBLEMÁTICA DA REGIÃO DO CHIFRE DA ÁFRICA

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, conforme seu artigo 101, assim define pirataria:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos: a) o do ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) um navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; c) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b). (BRASIL, 1995, p. 28)

Interpretando o conceito, podemos enumerar quatro definições principais: área geográfica (alto-mar ou lugar não submetido à jurisdição de algum Estado); fins privados (não são considerados atos com fins políticos); duas ou mais embarcações ou aeronaves devem estar envolvidas (motim não é considerado pirataria); e a tentativa de agir, mesmo não consumada, é pirataria (KRASKA, 2011).

A Resolução A.1025(26)<sup>3</sup> da *International Maritime Organization* (IMO)<sup>4</sup>, em seu anexo, assim conceitua roubo armado contra navios:

Roubo armado contra navios significa qualquer dos seguintes atos: 1) Qualquer ato ilegal de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria cometidos, para fins privados e dirigidos contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de um navio desse tipo, dentro de águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um Estado ; 2) Qualquer ato de incitar ou ajudar intencionalmente um ato descrito acima (IMO, 2010, p. 4, tradução nossa).

Na nossa avaliação, comparando os dois conceitos, verifica-se que a diferença mais importante está, efetivamente, na região em que se configura o ilícito. Assim, caso o crime ocorra até o limite externo do mar territorial de um Estado, trata-se de roubo armado; e, caso ocorra além desse limite externo do mar territorial, será considerado pirataria, mesmo que ocorra dentro da Zona Contígua ou Zona Econômica Exclusiva de um Estado. Existe,

---

<sup>3</sup> Língua original: idioma Inglês. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>>. Acesso em 09 jul. 2015.

<sup>4</sup> Organização Marítima Internacional.

porém, margem para outra interpretação, considerando o conceito de pirataria, conforme tipificado da CNUDM, como restrita ao alto-mar e áreas fora da jurisdição de um Estado, ou seja, fora da Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva dos Estados, regiões que os Estados possuem jurisdição para fins específicos (aduaneira, econômica etc.). Assim, os crimes que viessem a ocorrer na Zona Contígua ou na Zona Econômica Exclusiva seriam considerados roubo armado.

Para efeito desta pesquisa, de forma a simplificar o texto, usaremos o termo pirataria como abrangendo ambos os conceitos de pirataria e roubo armado contra navios, até porque, após as Resoluções 1816 e 1851<sup>5</sup> do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), os países componentes da Força Multinacional de combate à pirataria na região do Chifre da África passaram a ter livre acesso ao mar territorial da Somália, o que torna a distinção dos crimes pouco relevante para efeito da análise que se propõe.

Ao longo desta seção, antes de passarmos ao estudo específico da atuação dos piratas somalis, será apresentada uma parte histórica demonstrando que a pirataria não é algo recente, muito pelo contrário, convive com a sociedade desde tempos remotos. Veremos, também, as mudanças ocorridas no continente africano que permitiram, após o término da Guerra Fria, aflorar a problemática dos Estados Falidos<sup>6</sup>, ambiente fértil para o aparecimento da pirataria. Por fim, compreenderemos quem são os piratas somalis, de modo a podermos entender como foram adotadas medidas eficazes para contrapô-los.

Começaremos investigando as origens da pirataria.

### **3.1 As origens da pirataria**

A pirataria não é um fenômeno que surgiu recentemente. A origem da palavra é atribuída ao grego *peiratos*, o que vai à procura de aventuras, podendo ser estendido a “ladrão

---

<sup>5</sup> A Resoluções 1816 e 1851 do Conselho de Segurança da ONU serão estudadas na seção 4.

<sup>6</sup> Conceito que iremos abordar na seção 3.2.



do mar” (MELLO, 2001).

Pode-se afirmar que a atuação de piratas nos mares é tão antiga quanto a própria história. Sestier<sup>7</sup> afirma:

Todos os povos primitivos estabelecidos nos países mediterrâneos praticaram a pirataria na antiguidade (...) A pirataria remonta aos tempos os mais recuados (...) Ela aparece desde os primeiros estágios da sociedade humana (...) A origem da pirataria é a própria origem da navegação (...) Piratas e navegadores eram duas palavras sinônimas (1880, citado por MELLO, 2001).

Ataques piratas foram conduzidos por Gregos e Fenícios, ainda na era Romana. A pirataria também foi utilizada, por exemplo, pelos *Vikings*, na Escandinávia e Ilhas Britânicas (séculos VII a IX) e por franceses e britânicos, na região do Caribe, contra os galeões espanhóis (séculos XVII e XVIII) (MELLO, 2001). Trata-se, portanto, de um problema que acompanha a própria história humana.

No século XVII, a atividade era tão lucrativa que alguns Estados passaram a utilizar os piratas de forma oficial, os chamados corsários, revertendo os valores obtidos com o saque de navios em prol dos interesses estatais. Antes de os países começarem a desenvolver suas marinhas modernas, nos séculos XVII e XVIII, a principal forma de travar uma guerra no mar era expedindo cartas de corso, autorizando corsários a atacarem navios inimigos. Britânicos e Franceses utilizaram o corso, por muitos anos, como uma tática potencialmente útil contra seus oponentes (BOOT, 2009).

Foi no final do século XVII, quando o comércio marítimo tornou-se a principal fonte de riqueza do Império Britânico, que a atitude em relação ao financiamento da pirataria, na forma de corso, começou a mudar. A pirataria passou a ser repelida com veemência. A Coroa Britânica começou a promover os corsários a caçadores de piratas, oferecendo recompensas generosas sobre as cargas recuperadas. Capturar e executar esses criminosos dos mares ganhava jurisprudência de alcance universal. Os Tribunais dos Estados passaram a

---

<sup>7</sup> SESTIER, Jules M. La Piraterie dans l' Antiquité. Paris: Librairie de A. Marescq Ainé, Editeur, 1880.

julgar e condenar piratas à pena de morte, mas também a impor sentenças de seis meses de prisão àqueles que falhassem em defender seus navios contra tais ataques (BOOT, 2009). Assim, foi criado o ambiente legal internacional amplamente contrário à pirataria, vindo ao encontro dos interesses britânicos.

O respaldo das leis era um importante passo, mas a existência de uma Esquadra capaz de se contrapor à atividade era fundamental. A *Royal Navy* iniciava, então, um período de enorme crescimento: de praticamente inexistente em 1600, passa a dispor de 124 navios em 1718, chegando a 214 meios em 1815. Navios britânicos iniciavam a operação de portos no exterior, em Barbados, Cabo Verde, Jamaica, Virginia e oeste da África, lutando contra piratas no mar do Caribe e outras partes do mundo. A tática de comboios também começava a ser utilizada, de forma a incrementar a segurança dos navios mercantes (BOOT, 2009).

Após as Guerra Napoleônicas (1803-1815), a *Royal Navy* despontou como grande garantidora da paz na Europa. Mais tarde, navios de guerra incorporaram novas tecnologias, como a couraça, o maior poder de fogo e a maior velocidade da propulsão a vapor, que, aos poucos, vinha substituindo a vela. Assim, as embarcações piratas não foram capazes de acompanhar essas inovações, fazendo com que a atividade se extinguisse (BOOT, 2009).

No início dos anos de 1900, a Alemanha, os EUA e o Japão tinham construído Esquadras, capazes de rivalizar com a *Royal Navy*. Tais Forças Navais foram capazes de impedir, naquele momento, o surgimento de piratas ao redor do mundo (KRASKA, 2011).

Portanto, diversas medidas foram tomadas pelos Estados para garantir a segurança dos mares na repressão à pirataria, em especial nos anos de 1650 a 1850, que incluíram: mudanças de atitudes dos governos; instituição dos caçadores de piratas; incrementos na jurisprudência e no processo de julgamento dos suspeitos; aumento do número de navios empregados no combate ao crime; cooperação entre as Marinhas; utilização de comboios; dentre outras. As medidas foram capazes de dismantelar, naquele momento, a pirataria.

Se os piratas são combatidos desde o passado, cabe à comunidade internacional atual entender as peculiaridades da pirataria moderna e criar estratégias para que continuem a ser combatidos também nos dias de hoje. Nesse contexto, é fundamental compreender o ambiente regional e o *modus operandi* dos piratas, de modo a se implementar medidas realmente eficazes, o que passaremos a discorrer a seguir.

### 3.2 O contexto regional africano

Após a Segunda Guerra Mundial, durante a Guerra Fria, mais especificamente entre os anos de 1950 a 1970, as colônias africanas conheceram suas independências, inserindo-se, assim, no sistema internacional, à época bipolar. Com a queda do muro de Berlim (1989), o que se viu foi uma exclusão dos países africanos dos principais fluxos da política e economia internacionais, levando a um descongelamento dos seus conflitos internos e a uma marginalização externa (PECEQUILO, 2012). Assim indica Visentini:

O fim da bipolaridade e do conflito Leste-Oeste, agravado pelo desmembramento e desaparecimento da União Soviética em fins de 1991, fizeram com que o continente africano perdesse grande parte de sua importância estratégica e capacidade de barganha, ao que se acrescentava a própria perda de importância econômica (...) O resultado foi a marginalização da África no sistema internacional e a desestrategização e tribalização dos conflitos e da política regional (2010, citado por PECEQUILO, 2012).

Esse cenário levou uma grande parte de países africanos a índices extremamente baixos de desenvolvimento humano, pobreza e precariedade dos serviços de bem-estar do Estado (saúde, educação, assistência). A globalização desigual acabou por solapar as estruturas nacionais produtivas desses países menos desenvolvidos, agravando, ainda mais, os baixos indicadores sociais, gerando o surgimento dos chamados Estados Falidos<sup>8</sup> (PECEQUILO, 2012) ou, no conceito da INTERPOL (*International Criminal Police*

---

<sup>8</sup> Francis Fukuyama apresenta o conceito de Estado Falido como sendo um dos mais importantes problemas para a ordem mundial pós-Guerra Fria. Na sua avaliação, Estado Falido é aquele que comete abusos dos direitos humanos, provoca desastres humanitários, gera grandes ondas de imigração, ataca vizinhos e abriga terroristas. São exemplos de Estados Falidos: Somália, Haiti, Ruanda, Congo e Timor-Leste (FUKUYAMA, 2004).

*Organization*) e do *World Bank*<sup>9</sup>, Estados Frágeis<sup>10</sup>. Aliado a tudo isso, o enorme crescimento da indústria naval e o conseqüente aumento do comércio marítimo trouxeram as condições para o reaparecimento da pirataria nas décadas de 1990 e 2000, inicialmente com o epicentro no sudeste da Ásia e, posteriormente, na região do Chifre da África (KRASKA, 2011).

Existem, hoje, três regiões principais em que ocorrem casos de pirataria marítima, a saber: Chifre da África (águas adjacentes à costa da Somália, Golfo de Áden, parte oeste do Oceano Índico, Mar Arábico e Mar Vermelho, conforme FIG. 1); Estreito de Málaca (águas de Cingapura, Indonésia e Mar do Sul da China); e Golfo de Guiné (águas jurisdicionais da Nigéria, Togo, Benin, Gana, Costa do Marfim, Libéria e Camarões). Nas duas primeiras regiões, o modelo de pirataria se baseia em sequestro de navios como crime de oportunidade para ganho financeiro próprio; enquanto que na região do Golfo de Guiné, existe o cunho político de grupos interessados em redistribuir a riqueza originária da exploração do petróleo do fundo do mar, que hoje beneficia uma minoria da população (KRASKA, 2011).

Falando especificamente da África, trata-se do segundo maior continente em área terrestre da Terra, ficando atrás apenas da Ásia. Sua superfície representa um quinto das terras emersas e sua costa apresenta um perímetro de cerca de 39.000 km, onde estão localizadas regiões marítimas de importância estratégica para o mundo. Anualmente, 33.000 navios cruzam o Golfo de Áden e os navios-tanque que por lá navegam transportam cerca de 7% do consumo diário de petróleo no mundo (KRASKA, 2011).

Dentro da região do Chifre da África, encontramos a Somália, um Estado Falido, cuja metade do Produto Interno Bruto vem das atividades de agricultura e pecuária. O país surgiu em 1960, originário do colonialismo britânico. Em 1969, Mohammad Barre tomou o

---

<sup>9</sup> Banco Mundial.

<sup>10</sup> A INTERPOL e o Banco Mundial, em seu relatório sobre o financiamento dos piratas somalis (*Pirate Trails*), conceituam Estado Frágil como aquele que não tem a capacidade, responsabilidade ou legitimidade para mediar relações entre grupos de cidadãos; e entre cidadãos e o Estado. Há uma total falta de meios para prover a segurança e bem-estar da maioria da população (WORLD BANK; INTERPOL, 2013).

poder e impôs um regime autoritário, mas com relativa estabilidade, por duas décadas. Após 1991, quando o governo foi derrubado, prevaleceu uma disputa pelo poder por clãs rivais, acelerando a desintegração política nacional e mergulhando o país em um caos. O crescimento do fundamentalismo islâmico e as disputas internas pelo poder representaram uma grande barreira às tentativas de transição patrocinadas pela ONU e pela União Africana. Entre 1992 e 1993, tropas estadunidenses atuaram no país com um mandato da ONU, mas não conseguiram pacificar a Somália (PECEQUILO, 2012). Em seguida, nos anos de 1993 a 1995, a ONU tentou novamente uma intervenção visando pacificar o país e prover ajuda humanitária contra o flagelo da fome. Milhares conseguiram escapar da fome, mas a instabilidade política do país não melhorou (KRASKA, 2011).

Em 1995, a ONU criou o *United Nations Political Office for Somali* (UNPOS)<sup>11</sup>, instituindo no país uma missão política para ajudar no restabelecimento da paz e na reconciliação interna. O UNPOS passou a ser liderado por um representante do Secretário-Geral, a quem cabia monitorar a situação da Somália e enviar relatórios periódicos à ONU. Porém, as ações voltadas à estabilização política do país não surtiram efeito imediato.

A Somália mergulhou em uma guerra híbrida, envolvendo forças convencionais, milícias e, mesmo, países vizinhos. O país perdeu seu controle de fronteiras, fazendo crescer o tráfico de pessoas e o contrabando. A situação permaneceu caótica até 2004, quando foi instituído um governo de transição, com mandato até 2012. Mas a fragilidade do país fez com que o crime organizado passasse a atuar, em seguida, na pirataria, aproveitando-se da posição estratégica em relação às importantes rotas comerciais marítimas (KRASKA, 2011).

A diáspora somali, consequência das guerras internas que se estenderam por anos, levou nacionais a migrarem para a Europa e América do Norte (cerca de 15% do total da população mora fora do país). A identidade dessas pessoas que moram no exterior com seus

---

<sup>11</sup> Informações sobre o UNPOS disponíveis em: <<http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=9707&language=en-US>>. Acesso em 07 jul. 2015.

clãs de origem gerou uma obrigação de envio de dinheiro para suas famílias ainda residentes do país, injetando anualmente cerca de um bilhão de dólares na Somália, gerando na economia uma dependência por essas remessas. Outros ganhos da economia são: exportações, que arrecadam cerca de cem milhões de dólares, e ajuda humanitária internacional, que gera uma receita de cem a duzentos milhões de dólares anuais. O dinheiro originado do pagamento de resgate aos piratas traz ao país até cem milhões de dólares anuais (KRASKA, 2011).

Assim, considerando a debilidade da economia da Somália, grande parte dos recursos que circulam pelo país não advém apenas do comércio exterior ou da ajuda oficial da comunidade internacional, mas principalmente de outras fontes, que são destinadas a alimentar o crime organizado ou manter os diferentes clãs, rivalizando com a capacidade do governo em manter a estabilidade.

Por fim, conclui-se que a instabilidade política da Somália, aliada a uma total falta de condições do Estado em prover o mínimo de serviços e benefícios à sua população, criaram um ambiente favorável para prosperar o crime organizado, incluindo-se, nesse contexto, a pirataria marítima.

Após compreendermos o ambiente em que está inserido o problema, passaremos a apresentar quem são os piratas somalis, a quem estão ligados e como atuam.

### **3.3 Os piratas somalis**

A pirataria na Somália surgiu dentro de uma dinâmica de competição religiosa entre os clãs, disputas pelo poder entre grupos ideológicos e empobrecimento da população, conforme apontou um documento oficial da ONU<sup>12</sup>. Os desafios políticos e econômicos incluíam a esmagadora pobreza; o desemprego generalizado; e as dificuldades ambientais,

---

<sup>12</sup> UN Doc. S/2010/91 (Report of the Monitoring Group on Somalia Pursuant to Security Council), 10/03/2010. Disponível em <[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/2010/91](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2010/91)>. Acesso em 05 jul. 2015.

causadas pela redução de recursos pastoris (seca) e marítimos (pesca internacional ilegal) (KRASKA, 2011). A pirataria apresentou-se como algo tentador para cidadãos que não encontravam no seu sistema doméstico estatal uma solução para a própria sobrevivência.

Com o tempo, os piratas passaram a se associar com grupos terroristas islâmicos como o *Al-Shabaab*, afiliado à *Al Qaeda*<sup>13</sup> na região do Chifre da África. Esse grupo cobra 20% da quantia recebida pelos piratas nos resgates pagos pelos navios sequestrados, por atuarem em suas áreas de influência. O valor dos resgates cobrados pelos piratas saltou de cinquenta mil dólares pagos em 2000 por um único navio, para mais de sete milhões de dólares pagos em 2011. Grande parte desse dinheiro foi desviado para o crime organizado e passou a ser difícil de ser rastreado, embora se saiba que é empregado no tráfico de drogas e em atividades de mineração. Considerando os montantes financeiros envolvidos, a pirataria e o crime organizado floresceram na Somália (KRASKA, 2011).

Segundo dados da ICC<sup>14</sup> (*International Chamber of Commerce*), em 2009 ocorreram ataques a 217 navios na região do Chifre da África por piratas somalis (sendo que 47 navios foram capturados), e 219 ataques (49 navios capturados) em 2010. Esses números de ataques representam o dobro do que ocorreu em 2008<sup>15</sup>.

Aos poucos, os piratas deixaram de atuar nas proximidades da costa da Somália e expandiram seu raio de atuação, chegando até as águas de Moçambique, distando cerca de 2.500 milhas náuticas (MN) da Somália. Isso foi possível graças à conversão de grandes barcos pesqueiros em embarcações piratas, operando como “navios mãe” para embarcações menores e de grande velocidade. Os métodos utilizados ganharam em sofisticação, passando a

---

<sup>13</sup> *Al-Qaeda* foi criada por Osama Bin Laden e outros no início dos anos 1980 para apoiar o esforço de guerra no Afeganistão, contra os soviéticos. A “vitória” no Afeganistão originou a "Jihad" (Guerra Santa), em um movimento global. Esse antagonismo passou a ser reorientados contra os EUA e aliados, com atos terroristas. Disponível em: <<https://www.fbi.gov/news/testimony/al-qaeda-international>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

<sup>14</sup> Câmara Internacional do Comércio. Dados disponíveis em: <[http://www.simsl.com/Downloads/Piracy/IMB\\_PiracyReport2010.pdf](http://www.simsl.com/Downloads/Piracy/IMB_PiracyReport2010.pdf)>. Acesso em: 06 jul. 2015.

<sup>15</sup> Disponível em: <<https://www.csi.hei.ulaval.ca/sites/csi.hei.ulaval.ca/files/pirates2008rap-bmi0901.pdf>>. Acesso em 06 jul. 2015.

empregar GPS, rádios portáteis e armamento mais robusto (KRASKA, 2011).

A estratégia dos piratas somalis, segundo um relatório da ICC<sup>16</sup>, envolve o sequestro de embarcações de pesca e sua posterior utilização como meio para apoio na abordagem de navios mercantes. Essas embarcações normalmente rebocam outras mais ligeiras, chamadas *skiffs*, utilizadas na abordagem propriamente dita. Após uma ação bem-sucedida, os piratas conduzem o navio mercante sequestrado em direção ao mar territorial da Somália, de onde negociam o pagamento do resgate. Os alvos são navios em movimento, não havendo registros de ataques a navios fundeados ou atracados na região do Chifre da África. Os piratas embarcam portando armas de fogo, em vez de armas brancas, e antes da abordagem empregam armas automáticas e mesmo lança-granadas antitanques conhecidas como RPG (*Rocket Propelled Grenades*).

Apesar do número cada vez maior de meios navais de guerra estrangeiros operando nas águas da região do Chifre da África, a pirataria continuava a crescer. Aos poucos se percebeu que a única forma de combater o problema era aliar a atuação militar com um esforço para aumentar a estabilidade política do país (KRASKA, 2011).

Assim, concluindo a seção 3, vimos que não seria possível combater os piratas apenas no mar, havia a necessidade de pará-los em terra. A natureza da pirataria é forjada pelas características sociais, políticas e econômicas da região. Assim, a forma completa de combate passaria por soluções políticas, econômicas, sociais e militares.

Seria necessário um algo a mais na comunidade internacional, e isso só viria alavancado por uma estratégia legalmente respaldada. A pirataria nascia em terra e não adiantava planejar, unicamente, o emprego de meios navais, sem atacar as origens do problema. Discorreremos, na próxima seção, como se desenhou o enfrentamento da questão.

---

<sup>16</sup> ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships 01 January – 31 December 2014. Disponível em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>> Acesso em: 15 mar. 2015.



## **4 A ESTRATÉGIA ADOTADA PELA COMUNIDADE INTERNACIONAL PARA SE CONTRAPOR À PIRATARIA SOMALI**

Ao verem, em 2005, alguns de seus nacionais como alvos de um ataque pirata<sup>17</sup>, na região do Chifre da África, os EUA iniciaram um intenso esforço nos campos: interno, para gerar procedimentos; e externo, focado na diplomacia, para criar um ambiente de legitimidade internacional voltado a se contrapor ao crime de pirataria no mar (KRASKA, 2011).

Embora aquele país tenha despertado para o problema e seu poder político tenha colocado o assunto em pauta, em detrimento da importância dada por outros atores mundiais, o problema era efetivamente de toda a comunidade internacional. Um ataque pirata bem-sucedido, afetaria interesses de diversos países, incluindo o Estado de bandeira do navio e dos tripulantes, os Estados costeiros próximos e os países de origem e destino das cargas. Tratava-se, portanto, de uma questão que poderia vir a atingir grande parte dos Estados, exigindo um efetivo esforço multilateral.

Ao longo desta seção, apresentaremos o arcabouço legal desenvolvido internacionalmente e os procedimentos adotados pelos navios mercantes. Falaremos, também, sobre a atuação das Forças Navais e sobre as ações desenvolvidas em terra para estabilizar a Somália e atacar as origens do problema da pirataria, criando meios para que o país conseguisse prover serviços básicos para a população. Iniciaremos, então, discorrendo sobre a iniciativa dos EUA, em seu esforço diplomático para trazer o assunto à agenda internacional.

### **4.1 A iniciativa dos EUA**

Os ataques terroristas ocorridos em 11 de setembro de 2001 despertaram os EUA

---

<sup>17</sup> O navio de cruzeiro *Seabourn Spirit*, com 150 passageiros ocidentais, sendo muitos deles estadunidenses, foi atacado por piratas somalis fortemente armados nas proximidades das Ilhas Seychelles. A tripulação conseguiu evitar a ação dos piratas. Disponível em: <http://global.britannica.com/topic/Piracy-on-the-High-Seas-1102705>. Acesso em 06 jul. 2015.

para a necessidade de aperfeiçoar a sua política de segurança para se contrapor a uma vasta gama de ameaças: terrorismo, imigração ilegal, tráfico de drogas e armas, crimes ambientais, pirataria no mar etc. Nesse contexto, a partir de 2004, iniciou-se um processo de elaboração de um documento decorrente, de âmbito naval, para orientar a atuação da *U. S. Navy*, *U.S. Coast Guard* e *U. S. Marine Corps* (KRASKA, 2011). Em 2005 foi, então, promulgada a *National Strategy for Maritime Security*<sup>18</sup>.

A Estratégia possuía três princípios: assegurar a livre navegação nos mares; defender a continuidade do comércio marítimo internacional; e facilitar o movimento de pessoas e de carga nas fronteiras marítimas dos EUA, afastando pessoas e materiais perigosos. O documento identificava as seguintes ameaças à segurança marítima: crimes transnacionais (tráfico de pessoas, armas, drogas e outros itens) e pirataria. Além disso, concluía que tais crimes eram os grandes financiadores de atividades terroristas. Por fim, reconhecia-se o enorme desafio que era manter a segurança marítima nas áreas de interesse dos EUA, pelas enormes dimensões dos oceanos.

No final de 2005, após um ataque ao navio *Seabourn Spirit*, o Governo dos EUA começou a redigir sua política específica voltada à contrapirataria, que seria promulgada em 2007. Nesse ínterim, um enorme esforço legal e diplomático começou a ser criado, visando combater a crescente pirataria na costa da Somália e águas adjacentes (KRASKA, 2011).

Era preciso vencer alguns desafios importantes, dentre eles: a área de operações possuía dimensões de mais de dois milhões de milhas náuticas quadradas, exigindo um grande número de meios; era necessário buscar um respaldo legal para combater a pirataria dentro do mar territorial da Somália, pois os piratas saíam da costa; e era preciso adaptar os navios de guerra para alojar e encaminhar os piratas para julgamento. Sobre o último desafio, era preciso ir além, pois tendo em vista que encaminhar os piratas para julgamento nos EUA seria

---

<sup>18</sup> Estratégia Nacional para a Segurança Marítima. Tradução nossa. Disponível em: <https://www.ise.gov/sites/default/files/0509%20National%20Strategy%20for%20Maritime%20Security.pdf>>. Acesso em 07 jul. 2015.

algo complexo, por conta das distâncias envolvidas, era necessário, ainda, obter mecanismos para julgamento dos suspeitos em países da região, dispostos a ajudar (KRASKA, 2011).

Portanto, o Governo dos EUA já percebia que, sem uma cooperação em nível mundial, não seria possível vencer os desafios que se apresentavam, até porque a pirataria afetava o comércio marítimo de muitos outros países. Assim, foi desenvolvida uma parceria com o Quênia para julgamento dos piratas por tribunais daquele país; mais de 20 Estados passaram a enviar meios navais para combater a pirataria somali; e um grande esforço diplomático permitiu que fosse obtido o respaldo legal e internacional para efetivamente enfrentar o problema (KRASKA, 2011).

Em 2007, a aprovação da *Maritime Security (Piracy) Policy*<sup>19</sup>, voltada especificamente ao combate à pirataria, só veio a reforçar essa busca do Governo dos EUA pela cooperação internacional em todas as esferas necessárias. Dentre várias ações propostas no documento, reforçamos duas: interrupção dos atos de pirataria, respeitando o Direito Internacional e os direitos e responsabilidades dos Estados costeiros e de Estados de bandeira de embarcações em trânsito na região; e continuidade da liderança dos EUA no esforço internacional para repressão à pirataria.

Os EUA passaram, então, a trabalhar diplomaticamente com seus parceiros internacionais em uma estratégia baseada em três princípios. O primeiro visava buscar uma resolução pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas específica para o problema da pirataria somali, de modo a facilitar a cooperação mais próxima entre os países, em especial no que tange ao julgamento de suspeitos por parte dos tribunais nacionais em outros Estados (KRASKA, 2011).

O segundo princípio visava buscar uma resolução da IMO voltada a trazer a comunidade marítima (armadores, comandantes e tripulantes dos navios mercantes) a um

---

<sup>19</sup> Política de Segurança (Pirataria) Marítima. Tradução nossa. Disponível em: <<http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2007/06/20070614-3.html>>. Acesso em 07 jul. 2015.

maior envolvimento com o problema da pirataria somali. Como último princípio, propunha uma ajuda, de longo prazo, para ampliar a estabilidade política e social da Somália. Os EUA compreendiam que o esforço internacional deveria focar também em terra, origem do problema, dando suporte ao frágil governo daquele país africano e procurando dismantelar quem financiava os piratas (KRASKA, 2011).

Ficava claro, assim, uma tendência dos EUA ao multilateralismo na questão da pirataria somali, em que a legitimidade e a cooperação caminhariam juntas. A partir de agora, abordaremos toda a parte legal e de procedimentos homologada pelas OIG (ONU e IMO) e comunidade marítima, decorrentes desse esforço iniciado pelos EUA.

#### **4.2 O arcabouço legal e a padronização de procedimentos legitimando as ações**

Desde a adoção internacional, em 1982, da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar<sup>20</sup>, em que o crime de pirataria foi conceituado, as leis e a diplomacia internacionais pouco focaram no tema de tal ilícito nos mares. Com o reaparecimento da pirataria na região do Chifre da África, houve necessidade de um novo esforço internacional para respaldar as medidas antipirataria. No centro desse esforço estiveram as resoluções do Conselho de Segurança da ONU e dos Estados-membros da IMO, complementados por iniciativas de outros atores da comunidade marítima, como a ICC e as empresas de navegação (KRASKA, 2011).

Em 2007, a Assembleia da IMO promulgou a Resolução A.1002 (25)<sup>21</sup>, que convidava os Estados-membros, em especial o governo da Somália, a intensificarem as medidas de combate à pirataria na região do Chifre da África. Além disso, convocava os países a desenvolverem uma capacidade para julgar e extraditar suspeitos, por meio de

---

<sup>20</sup> Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>>. Acesso em 09 jul. 2015.

<sup>21</sup> Disponível em: <[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=25332&filename=A1002\(25\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25332&filename=A1002(25).pdf)>. Acesso em: 07 jul. 2015.

reformas jurídicas domésticas. Por fim, reiterava a necessidade dos Estados proverem assistência técnica aos países do leste da África, no intuito de ampliarem suas capacidades de repressão à pirataria. Era a comunidade internacional, utilizando a OIG apropriada, buscando respaldo legal para iniciar um efetivo combate ao problema que se apresentava (KRASKA, 2011).

Após a resolução da IMO, ainda em 2007, 17 países da região firmaram um acordo para prevenir, combater e suprimir a pirataria na região, que ficou conhecido como *Djibouti Code of Conduct*<sup>22</sup>. Surgia um entendimento para que fosse incrementada a cooperação entre os Estados, especialmente no que se refere ao julgamento e extradição dos piratas somalis. Além disso, sugeria-se a criação de um centro regional para troca de informações. O código viria a ser formalmente adotado em 2010, por meio da Resolução 1918 do Conselho de Segurança da ONU<sup>23</sup>, o que veremos mais adiante (KRASKA, 2011).

Finalmente, em 2008, o Conselho de Segurança da ONU adotou a Resolução 1816<sup>24</sup>, a primeira sobre a pirataria somali, passando a atuar de forma efetiva na condução da questão. O documento autorizava meios navais estrangeiros, componentes de uma Força Multinacional, a adentrarem o mar territorial da Somália para perseguir piratas. Além disso, convocava os Estados a cooperarem entre si e com a IMO, atuando nas esferas da logística, jurisdição, investigação e julgamento de suspeitos. As 12MN de mar territorial representavam uma proteção para os piratas, pois os navios estrangeiros não podiam adentrá-lo sem permissão do governo do Estado costeiro. Dentro dessas águas, os piratas realizavam as negociações sobre resgates sem serem molestados por qualquer repressor (KRASKA, 2011).

---

<sup>22</sup> Disponível em: < [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/35467/piracy-djibouti-meeting.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/35467/piracy-djibouti-meeting.pdf)>. Acesso em 07 jul. 2015.

<sup>23</sup> Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1918\(2010\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918(2010))>. Acesso em 07 jul. 2015.

<sup>24</sup> Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1816\(2008\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816(2008))>. Acesso em 07 jul. 2015.

No mesmo ano, foram adotadas mais três Resoluções pelo Conselho de Segurança da ONU (1838, 1846 e 1851). A Resolução 1838<sup>25</sup> ratificava o conceito de pirataria descrito na CNUDM (1982) e convocava os países a enviarem meios navais e aeronavais para atuarem de forma conjunta na repressão à pirataria na região. A Resolução 1846<sup>26</sup> convocava os países a construírem um arcabouço legal interno capaz de julgar suspeitos de pirataria, ou seja, era necessário tipificar o crime nas leis nacionais e criar o rito do processo e julgamento (KRASKA, 2011).

A Resolução 1851<sup>27</sup> autorizava todas as ações necessárias a combater a pirataria e, pela primeira vez, autorizava a Força Multinacional a conduzir operações militares contra os locais de apoio e partida dos piratas, localizados na costa da Somália. Além disso, recomendava a criação de um órgão central internacional, chamado *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* (CGPCS), para atuar como centro de coordenação das ações e para troca de informações de inteligência (KRASKA, 2011).

Também em 2008, a ONU realizou estudos focando nas áreas social, legal e repressora, associadas com a pirataria somali, condensados no relatório chamado de *Nairobi Report*<sup>28</sup>, por ter sido conduzido na capital do Quênia. O documento mencionava as péssimas características econômicas, políticas e sociais da Somália, e concluía que o problema da pirataria no mar era consequência da falta de ações de governo em terra. O crime prosperava no país por falta de repressão do Estado, que se encontrava em uma situação de instabilidade e incapaz de prover os mínimos serviços ao cidadão. Ao se estudar de fato o problema, conhecia-se a sua verdadeira raiz. Era o primeiro momento em que se falava oficialmente que

---

<sup>25</sup> Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1838\(2008\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1838(2008))>. Acesso em 07 jul. 2015.

<sup>26</sup> Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1846\(2008\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1846(2008))>. Acesso em 07 jul. 2015.

<sup>27</sup> Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1851\(2008\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851(2008))>. Acesso em 07 jul. 2015.

<sup>28</sup> Disponível em: <[http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia\\_piracy\\_intl\\_experts\\_report\\_consolidated.pdf](http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf)>. Acesso em: 07 jul. 2015.

um combate efetivo era bem mais do que patrulhar as águas. Seria necessário implementar ações em terra para estabilizar a democracia na Somália e tornar seu Governo capaz de prover o mínimo de serviços à população (KRASKA, 2011).

No que se refere à parte legal e repressora, o *Nairobi Report* tratava da dificuldade de se manter por muito tempo, a bordo dos navios de guerra, os suspeitos apresados, até que fossem conduzidos aos tribunais dos países de bandeira apresadores. Reforçava-se a necessidade de serem criados acordos internacionais para que os suspeitos fossem transferidos do mar para terra, em especial para os Estados localizados na região, como o Quênia, capazes de proceder o julgamento (KRASKA, 2011).

No ano de 2009, o Conselho de Segurança da ONU adotou a Resolução 1897<sup>29</sup>, convocando os países a estabelecerem acordos para transferência de custódia dos suspeitos apresados no mar, conforme o *Nairobi Report* sugeria. Além disso, a resolução convocava os Estados a colaborarem com a IMO, armadores e companhias de seguro marítimo, no desenvolvimento de procedimentos a serem adotados pelos navios que navegavam na região do Chifre da África, com medidas para evitar ataques, evadir-se de ataques em curso e defender-se durante ataques consumados por parte de piratas somalis (KRASKA, 2011).

Ainda em 2009, a IMO promulgou a Circular 1333 (MSC 1/Circ 1333)<sup>30</sup>, trazendo recomendações aos governos para prevenirem e suprimirem a pirataria e o roubo armado contra navios. Pelo documento, foram implementadas contramedidas a serem adotadas pelos RCC (*Rescue Coordination Centers*<sup>31</sup>) e pelas Forças Multinacionais envolvidas no combate à

---

<sup>29</sup> Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1897\(2009\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897(2009))>. Acesso em 07 jul. 2015.

<sup>30</sup> Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS-C.1-Circ.1333.pdf>>. Acesso em 07 jul. 2015.

<sup>31</sup> Os Centros de Coordenação SAR (tradução nossa) foram estabelecidos para coordenar as tarefas de busca e salvamento, mas os países passaram a utilizá-los, também, para auxílio na troca de informações voltadas à segurança marítima (KRASKA, 2011).

pirataria, além de recomendada uma estreita coordenação entre os países e uma efetiva troca de informações, dentre outros procedimentos (KRASKA, 2011).

Assim, em linhas gerais, um navio sob ataque de piratas informaria o ocorrido à RCC mais próxima (ou a outros centros de controle<sup>32</sup>). A RCC, ao receber a mensagem, prontamente repassaria a informação aos demais navios mercantes navegando na área e à Força Multinacional antipirataria ou autoridade responsável por se contrapor ao problema.

Um outro importante documento da IMO foi publicado em 2009, a Circular 1334 (MSC 1/Circ 1334)<sup>33</sup>, sugerindo medidas a serem adotadas pelos armadores para prevenir ataques aos seus navios mercantes e, caso viessem a ocorrer, mitigar riscos à segurança da tripulação e do próprio navio. Em termos práticos, os comandantes dos navios mercantes deveriam confeccionar um plano de segurança com base em uma análise de risco, em que deveriam ser considerados os seguintes parâmetros: características do navio; carga; altura da borda livre; máxima velocidade; número de tripulantes e nível de adestramento; capacidade de vigilância; dentre outros. Os planos deveriam ser seguidos em caso de ameaça de ataques piratas, contendo informações do tipo: equipamentos de contramedida a serem utilizados; locais de concentração de pessoal; procedimentos individuais etc (KRASKA, 2011).

Em 2010, a ICS (*International Chamber of Shipping*)<sup>34</sup> promulgou o BMP (*Best Management Practice for Protection against Somalia Based Piracy*)<sup>35</sup>, para salvaguardar a indústria marítima dos ataques piratas. A publicação, que se encontra atualmente em sua versão quatro, de agosto de 2011, consiste em práticas para planejamento e execução a serem seguidas por armadores e comandantes de navios em trânsito na região do Chifre da África.

---

<sup>32</sup> Como veremos na seção 4.4.

<sup>33</sup> Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS.C.1-Circ.1334.pdf>>. Acesso em 07 jul. 2015.

<sup>34</sup> Principal associação comercial internacional voltada à indústria marítima, representando armadores e operadores. Compreende associações de armadores da Ásia, Europa e América, operando mais de 80% da tonelagem mercante mundial. Fundada em 1921, estuda assuntos jurídicos, técnicos e questões políticas que afetem o transporte internacional. Disponível em: <<http://www.ics-shipping.org>>. Acesso em 02 jul. 2015.

<sup>35</sup> Disponível em: <[http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res\\_sept\\_5\\_2011.pdf?sfvrsn=0](http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0)>. Acesso em 07 jul. 2015.



Ainda em 2010, foram promulgadas as Resoluções 1918<sup>36</sup> e 1950<sup>37</sup> do Conselho de Segurança da ONU. O primeiro documento ratificava as sugestões advindas do *Djibouti Code of Conduct*, criando o CGPCS para troca de informações entre os países da região e convidava os mesmos Estados a criminalizar a atividade pirata, contemplando o julgamento e a prisão de suspeitos. Ainda sobre o CGPCS, o mesmo facilitaria a coordenação das atividades e atuaria em quatro grupos de trabalho: operações militares repressoras; incremento legal para julgamento de suspeitos; fortalecimento da segurança dos navios mercantes; e atuação junto à mídia para divulgar ações e resultados obtidos (KRASKA, 2011).

A Resolução 1950, última das sete baixadas pela ONU voltadas ao combate à pirataria somali, manifestou a necessidade de se combater a pirataria em suas causas, ou seja, seus financiadores e o próprio ambiente de instabilidade na Somália (KRASKA, 2011). A INTERPOL<sup>38</sup> foi convidada a cooperar, investigando a lavagem de dinheiro e o financiamento por trás das atividades piratas. A resolução foi importante, também, pois pela primeira vez considerou que a pesca ilegal internacional, na Zona Econômica Exclusiva da Somália, foi um fator que contribuiu para o surgimento da pirataria na região, tendo em vista que levou ao esgotamento de algumas espécies.

Assim, em uma rápida análise sobre os avanços ocorridos de 2007 a 2010, podemos destacar que a busca por um respaldo legal internacional, a cooperação como esforço principal e a condução do processo pelas OIG tornaram possível encarar o problema que se apresentava de forma efetiva, multilateral e legítima. Além disso, os valores da

---

<sup>36</sup> Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1918\(2010\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918(2010))>. Acesso em: 07 jul. 2015.

<sup>37</sup> Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1950\(2010\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1950(2010))>. Acesso em: 07 jul. 2015.

<sup>38</sup> Foi emitido o documento *Pirace Trails: Tracking the Illicit Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa*, com informações detalhadas sobre a rede de financiamento por trás dos piratas, cuja riqueza de informações requer um estudo específico. Consideramos que, ao apresentarmos as iniciativas gerais para tornar as instituições governamentais somalis sólidas, estaríamos atuando sobre os diversos atores mencionados no documento da INTERPOL. Disponível em: <[http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate\\_Trails\\_World\\_Bank\\_UNODC\\_Interpol\\_report.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate_Trails_World_Bank_UNODC_Interpol_report.pdf)>. Acesso em: 15 mar. 2015.

democracia precisavam ser efetivamente consolidados na Somália, tornando o país capaz de melhorar suas condições sociais e sua governança.

Após conhecer aquilo que foi planejado e acordado pela comunidade internacional, veremos as ações efetivamente praticadas e os resultados obtidos.

### **4.3 As medidas práticas adotadas em terra**

A iniciativa das ações em terra foi liderada pelo UNPOS, conforme adiantado na seção 3, na figura do representante do Secretário-Geral da ONU. As ações foram tomadas, em linhas gerais, voltadas a promover a paz e a reconciliação interna. Os resultados dos esforços começaram a aparecer no início dos anos 2000, conforme aponta a ONU<sup>39</sup>, o que passaremos a discorrer.

No período de 2002 a 2004, o UNPOS promoveu uma conferência nacional de conciliação, resultando na formação de um Governo de Transição, o *Transitional Federal Government* (TFG), sob a presidência do Sr Abdullahi Yussuf (2004-2008).

O Presidente instituiu, em 2006, uma comissão independente para trabalhar na redação de uma nova Constituição para o país, a *Independent Federal Constitution Commission* (IFCC). Em 2008, foram empossados membros do Parlamento Federal de Transição, que no ano seguinte elegeram um novo Presidente, o Sr Sheikh Sharif (2009-2012).

A IFCC finalizou, em 2010, a minuta da nova Constituição e a submeteu a consulta pública. No ano seguinte, foi instituída a Assembleia Nacional Constituinte, para aprovar a nova Constituição. No ano de 2012 a Constituição foi promulgada, o Parlamento foi instituído, o Presidente e o Primeiro-Ministro foram eleitos e empossados.

---

<sup>39</sup> Relato cronológico dos eventos políticos ocorridos é descrito na página do UNPOS na internet. Disponível em: <http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=9708&language=en-US>. Acesso em 07 jul. 2015.

Após análise do relatório de 2013 do UNPOS <sup>40</sup>, foi possível monitorar a evolução interna da Somália em áreas específicas, que passaremos a discorrer.

Em termos políticos, o Governo da Somália instituiu, então, seis pilares em sua nova administração: estabilização; manutenção da paz e reconciliação interna; recuperação econômica; cooperação nas relações internacionais; fornecimento de serviços à população; e unidade e integração do país. Na nossa avaliação, a estabilização política e o restabelecimento das instituições democráticas foram, sem dúvida, o ponto de partida para ações sustentáveis nos campos segurança interna, social e econômico.

No campo da segurança interna, o grupo terrorista islâmico *Al-Shabaad* permanece realizando atos violentos em várias partes do país, embora sofra uma intensa repressão das forças de segurança. Alguns de seus líderes foram capturados e o grupo passou a ter menos influência no sudeste da Somália, mas ainda é cedo para se concluir que a segurança interna já é algo resolvido. A ONU participa com apoio na capacitação e criação de delegacias de polícia nas principais cidades. O governo desenvolve, em paralelo, esforço para fortalecer o Poder Judiciário e demais instituições públicas, de modo a coibir crimes comuns e evasão ou lavagem de dinheiro, intimamente ligados ao financiamento dos piratas.

No que concerne às condições de vida da população, o país ainda possui uma enorme carência. Cerca de 3,8 milhões de somalis necessitam de ajuda humanitária da ONU para sobreviver. Índices de mortalidade e desnutrição permanecem elevados, com taxas de desnutrição aguda global superiores a 20% em partes do sul e do norte da Somália.

O relatório indica, ainda, que, de 2013 a 2015, foi estabelecido um esforço envolvendo UNICEF (*United Nations Children's Fund*), WFP (*World Food Programme* – braço da ONU para ajuda humanitária no combate à fome) e FAO (*Food and Agriculture Organization of the UN*). Com cifras orçamentárias anuais superiores a um bilhão de dólares,

---

<sup>40</sup> O Relatório do UNPOS traz um panorama dos principais avanços internos da Somália em diversas áreas. Disponível em: <[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/2013/69](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2013/69)>. Acesso em 07 jul. 2015.

as agências passaram a atuar em conjunto para incrementar o apoio aos 3,8 milhões de somalis carentes por meio de: melhorias na educação infantil; incremento da ajuda humanitária; e apoio na vacinação de rebanhos, estabelecimento de infraestrutura de irrigação e fornecimento de sementes aos produtores locais. Cabe ressaltar que a pecuária e a agricultura, juntas, representavam 65% do Produto Interno Bruto do país, fazendo com que ganhos nos setores trouxessem benefícios sustentáveis para toda a economia.

Dados do relatório indicam melhoria na segurança alimentar, com uma redução de 16% no número de pessoas dependentes diretas de ajuda da ONU para sobreviver, em comparação com anos anteriores. As melhorias são atribuídas, principalmente, às intervenções humanitárias sustentáveis e ao incremento nos estoques de alimentos produzidos no país. Outros índices começaram a melhorar, ainda que discretamente, conforme Relatório do *African Development Bank*<sup>41</sup>, a saber: crescimento vegetativo (voltou a crescer e alcançou a média da África no ano de 2010); expectativa de vida (cresceu e se aproximou da média africana); e mortalidade infantil (reduziu, mas ainda está longe do restante do continente).

Portanto, percebe-se que o país está longe de superar as consequências de anos de guerra civil e desestabilização, mas que o restabelecimento da governança nacional e a ajuda da ONU vem sendo fundamentais para se reverter o quadro. Trata-se de um processo longo e complexo, mas que, na nossa avaliação, mostra-se bem fundamentado e complementa as medidas adotadas no mar, que serão agora apresentadas.

#### **4.4 As medidas práticas adotadas no mar**

A Resolução 1851 do Conselho de Segurança da ONU promulgou as bases legais para a UE (União Europeia) conduzir operações de combate à pirataria na região marítima do

---

<sup>41</sup> Banco Africano de Desenvolvimento. Tradução nossa. Disponível em: <<http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/2013-2015%20-%20Somalia%20-%20Country%20Brief.pdf>>. Acesso em: 07 jul. 2015.

Chifre da África. Em seguida, a UE disseminou suas orientações estratégicas e táticas a serem implementadas nas operações. O mandato garantiu aos navios de guerra da Força Multinacional a autoridade para proteger navios; patrulhar a costa da Somália e seu mar territorial; e usar a força para impedir ou prevenir atos de pirataria. Assim, foi criada no final de 2008 a NAVFOR (*Naval Force*) Somalia – Operação ATALANTA, que, pelo poder que o mandato à respaldava, tem a tarefa de garantir a segurança dos navios mercantes envolvidos no transporte de ajuda humanitária à Somália, impedindo que sejam alvos de ações dos piratas (KRASKA, 2011).

Foi criado um centro de coordenação (*Maritime Security Centre Horn of Africa – MSCHOA*) para o estabelecimento de comunicações entre armadores, comandantes de navios operando na área e navios militares em patrulha, com o propósito de garantir a segurança da navegação e se contrapor à pirataria. O MSCHOA tem a tarefa de organizar comboios defendidos pelos navios de guerra europeus envolvidos na Operação ATALANTA<sup>42</sup>.

Considerando dados numéricos<sup>43</sup> da Operação ATALANTA, de 2009 até junho de 2015, foram escoltados 439 navios mercantes, e presos e encaminhados a julgamento 155 piratas. O esforço envolveu meios navais e aeronavais, incluindo submarinos, fragatas e navios patrulha. A Operação ATALANTA é a maior voltada para o combate à pirataria na região. No que se refere à atuação em terra, a UE contribuiu, ainda, com uma ajuda financeira ao país no montante de mais de duzentos milhões de euros e forneceu ajuda militar para treinamento e capacitação das forças de segurança somalis. Trata-se de uma iniciativa que ao mesmo tempo combate a pirataria e serve para estabilizar o país com uma importante ajuda para sua população.

Um outro importante esforço voltado ao combate à pirataria somali foi desenvolvido pela OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte). Em 2009 foi criada a

---

<sup>42</sup> Informações da Operação ATALANTA disponíveis em: <<http://eunavfor.eu/mission/>>. Acesso em 09 jul. 2015.

<sup>43</sup> Disponível em: <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/>. Acesso em 09 jul. 2015.

Operação OCEAN SHIELD<sup>44</sup>, composta por navios militares de oito países-membros. A Operação tem o propósito semelhante ao da ATALANTA, ou seja, garantir a segurança dos navios mercantes envolvidos no transporte de ajuda humanitária à Somália quando navegando em área de maior risco de ações piratas. Da mesma forma que a ATALANTA, a Operação OCEAN SHIELD também conta com um centro de coordenação (*NATO Shipping Centre* – localizado no Reino Unido) para permitir a comunicação com armadores, comandantes de navios mercantes e meios navais em missão.

No ano de 2009, foi criada a *Combined Task Force 151* (CTF 151)<sup>45</sup>, uma Força Multinacional comandada por um Vice-Almirante dos EUA e composta por mais de 20 outros países. As tarefas da CTF 151 são focadas no combate à pirataria na região do Chifre da África. Assim como as duas Operações anteriores, ATALANTA e OCEAN SHIELD, a CTF 151 possui um centro de coordenação (*Maritime Liaison Office* – MARLO – localizado no Bahrain), com a mesma tarefa de realizar a coordenação entre atores civis e militares na região.

Além desses três centros citados, existe o *United Kingdom Maritime Trade Operations Dubai* (UKMTO)<sup>46</sup>, que funciona para receber mensagens de posição dos navios mercantes em trânsito na *High Risk Area*<sup>47</sup> (FIG. 2), e servir como apoio aos comandantes em caso de ataque pirata, possuindo pessoal qualificado para prestar assessoria por voz diretamente ao passageiro do navio. Caso receba um relato de incidente de pirataria, o UKMTO rapidamente dissemina as informações disponíveis às Forças-Tarefa. O UKMTO é o principal ponto de contato dos comandantes em caso de ataque pirata.

---

<sup>44</sup> Informações sobre a Operação OCEAN SHIELD disponíveis em: <<http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OOS.aspx>>. Acesso em: 09 jul. 2015.

<sup>45</sup> Dados disponíveis no site oficial da USNavy: <[www.navy.mil/submit/display.asp?story\\_id=41687](http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687)>. Acesso em 09 jul. 2015.

<sup>46</sup> Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/united-kingdom-marine-trade-operations-ukmto>>. Acesso em: 09 jul. 2015.

<sup>47</sup> Área de Grande Risco (tradução nossa).

A atuação das três Forças Multinacionais citadas passou a ocorrer acompanhada de um controle efetivo do trânsito dos navios mercantes navegando em corredores. A Circular 281 da IMO, promulgada em 2009, criou o *Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC)<sup>48</sup> (FIG. 2), com uma extensão de cerca de 500 milhas náuticas e localizado no Golfo de Áden. Os navios mercantes com intenção de transitar na região são agrupados e seguem o corredor. Aqueles navios que não desejarem seguir o agrupamento, devem proceder na máxima velocidade. O número de ataques piratas a navios transitando no IRTC reduziu drasticamente, tendo em vista que dados de 2010 indicaram que apenas sete, dos quarenta e nove ataques bem-sucedidos, ocorreram dentro do IRTC (KRASKA, 2011).

Assim, portanto, estruturou-se o esforço de cooperação militar voltado ao combate à pirataria na região. Acrescenta-se, ainda, que os quatro centros de coordenação, UKMTO, MSCHOA (UE), *NATO Shipping Centre* e MARLO, conservam estreita cooperação para troca de informações em tempo real. Além disso, foi criado um fórum para aperfeiçoamento de doutrina, incremento da interoperabilidade e troca de informações em nível de planejamento e aperfeiçoamento das ações multilaterais na região. Trata-se da SHADE (*Shared Awareness and Deconfliction*)<sup>49</sup>, que vem a ser um conjunto de reuniões frequentes, com participação de membros da CTF 151, UE, OTAN, INTERPOL, empresas produtoras de petróleo, China, Rússia, e outros países (KRASKA, 2011).

Na nossa avaliação, podemos interpretar essa coordenação no nível dos centros e por meio da SHADE como um somatório de forças, atuando tanto no nível tático (quatro centros de coordenação), quanto no nível estratégico operacional (SHADE). Otimizou-se e padronizou-se, assim, a atuação militar na região.

---

<sup>48</sup> O Corredor Internacional Recomendado para o Trânsito (tradução nossa) é apresentado na *Anti-Piracy Planning Chart – Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea*, disponível em: <http://eunavfor.eu/eu-navfor-press-briefing-20-february-2012>, acessado em 05 de julho de 2015.

<sup>49</sup> Disponível em: <http://combinedmaritimeforces.com/2015/04/26/combined-maritime-forces-chairs-the-35th-shade-counter-piracy-conference/>. Acesso em 09 jul. 2015.

Além de transitarem no IRTC e contarem com a proteção das três Forças Multinacionais, os navios mercantes passaram a seguir algumas recomendações, em sua maioria contidas no BMP<sup>50</sup>. A publicação sugere que o sucesso dos ataques piratas está ligado a cinco vulnerabilidades: reduzida velocidade de cruzeiro, facilitando a aproximação das embarcações piratas; baixa altura da borda livre, facilitando a abordagem dos criminosos; falta de planejamento da derrota a seguir, não considerando dados de inteligência; falta de um sistema de vigilância eficaz e de medidas defensivas adequadas a bordo, que permitam um alarme antecipado e uma contenção da ameaça; e uma lenta resposta da tripulação na reação a um ataque provável, aumentando a probabilidade de sucesso dos piratas.

Dentre os procedimentos, estabeleceu-se que as tripulações deveriam ser informadas sobre o risco de ocorrência de ataques piratas antes do início do trânsito na área marítima. Orientou-se os comandantes para que, antes de navegarem em uma área-alvo de pirataria, tomassem as medidas necessárias para familiarizar a tripulação com os procedimentos de emergência e os locais a guarnecer; conduzissem exercícios internos e testes de comunicações; e dobrassem o número de tripulantes de serviço nos conveses externos (vigilância) e escalassem pessoal para realizar rondas constantes.

Durante o trânsito em área marítima de risco, outras medidas passariam a ser tomadas: as mangueiras de incêndio localizadas no convés externo permaneceriam pressurizadas para repelir tentativas de abordagem; uma mensagem de segurança permaneceria sempre pronta a ser transmitida, via rádio, sem atraso; e os números de telefone da companhia marítima e do UKMTO estariam prontamente disponíveis no passadiço.

Em caso de ataque pirata, ações complementares passariam a ser adotadas: alarme geral para alertar a tripulação, que deveria se concentrar em um local pré-determinado; transmissão de mensagem de emergência via rádio; informação ao UKMTO; e implementação

---

<sup>50</sup> Disponível na versão 4 em: <[http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res\\_sept\\_5\\_2011.pdf?sfvrsn=0](http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0)>. Acesso em 09 jul. 2015.



de manobras evasivas (aumento da velocidade, afastando-se de terra, cumprindo guinadas aleatórias e procurando seguir rumo o mais próximo possível da direção do mar), gerando ondas nas laterais do navio que pudessem dificultar a aproximação das embarcações piratas e a subida dos criminosos. Caso houvesse sucesso por parte dos piratas em subir a bordo, os tripulantes foram orientados a seguir os seguintes procedimentos: manterem-se calmos; atender as instruções passadas pelos piratas; e não confrontar fisicamente os criminosos. Barreiras ativas para impedir o trânsito de piratas também foram sugeridas no BMP.

Na nossa avaliação, o BMP é uma rica coletânea de procedimentos a serem seguidos pelos navios mercantes em trânsito em áreas sob risco de ataques piratas. Seu manuseio é bastante simples e sua forma lembra a de um *check-list*, contendo orientações para situações como: planejamento da navegação pela empresa; planejamento da derrota pelo comandante; medidas de proteção do navio; procedimentos quando sob ataque pirata; procedimentos quando sob o controle dos piratas; procedimentos a tomar em caso de ação militar; e envio de informações pós-incidente.

Como resultado de todas as ações adotadas contra os piratas somalis, o número de ataques sofreu um significativo decréscimo no período de 2010 a 2014, conforme demonstra a TAB. 1. Os dados lá apresentados trazem a seguinte cronologia: 219 ataques em 2010; 237 ataques em 2011; 75 ataques em 2012; 15 ataques em 2013; e 11 ataques em 2014.

Assim, concluindo a seção 4, vimos que a ação diplomática dos EUA para trazer o assunto pirataria à agenda mundial; o arcabouço legal desenvolvido pelos Estados e OIG; as iniciativas da ONU na estabilização da Somália; e os esforços conjuntos implementados pelos meios navais e aeronavais de diversas Marinhas na região, acompanhados pela adoção dos procedimentos consolidados no BMP por parte dos navios mercantes, contribuíram para uma redução sensível no número de incidentes piratas na região do Chifre da África.

## 5 CONCLUSÃO

Baseando-se em preceitos do Idealismo Wilsoniano, os EUA iniciaram em 2005 um grande esforço diplomático para trazer o assunto pirataria marítima para a agenda mundial. Sua Estratégia Nacional de Segurança Marítima, publicada naquele ano, trazia os seguintes princípios para lidar com o problema: cooperação internacional; observância do Direito Internacional; protagonismo das OIG (em especial a ONU e a IMO); e incentivos à adoção da democracia como ferramenta estabilizadora nos Estados Falidos, principais redutos de piratas. Logo a seguir, a ONU aprovaria uma primeira resolução sobre a pirataria somali, convidando os diversos atores internacionais a participarem do processo.

A pirataria acompanha a história da humanidade desde os primeiros tempos, portanto, se foram combatidos no passado, cabe à comunidade internacional compreender as peculiaridades da pirataria moderna e criar estratégias para que continuem a ser combatidos também nos dias de hoje. Nesse contexto, não bastaram apenas ações militares no mar, mas foi necessário um profundo entendimento das questões internas dos países africanos, em especial da Somália, para permitir traçar metas de combate às origens do problema em terra.

Seguindo essa ideia, uma série de resoluções, recomendações e procedimentos emanaram de OIG, Estados e representantes das empresas de navegação, focados no combate à pirataria marítima. Todas as ações desencadeadas no mar e em terra seguiram preceitos multilaterais e legais, oriundos de fóruns legítimos. O que se viu nos anos de 2005 a 2010 foi uma construção sólida de documentos para embasar ações.

No mar, foram implementadas ações por Forças Multinacionais e procedimentos padronizados a bordo dos navios mercantes, trazendo efetividade em repelir ataques piratas. Centros de coordenação passaram a conectar comandantes, Forças Navais e empresas de navegação em uma rede de troca de informações em tempo real. Como consequência, o número de ataques piratas sofreu uma queda considerável nos anos de 2010 a 2014.

Em terra, a ONU e outras entidades internacionais realizaram um enorme esforço para trazer governança à Somália, apoiando sua estabilização e trazendo ajuda humanitária à sua população. Após 2012, o país voltou a ter um governo legítimo, com parlamento constituído e com uma nova Constituição vigorando. Era o primeiro passo para futuras conquistas nos campos econômico e social, e, segundo relatórios recentes, alguns indicadores sociais começaram a mostrar sinais de recuperação.

Apesar de os números indicarem forte redução na atividade pirata na região do Chifre da África nos últimos anos, há de se atentar para o fato de que o país está longe de superar as consequências de anos de guerra civil e desestabilização, mas que o restabelecimento da governança nacional e a ajuda da ONU vem sendo fundamentais para se reverter o quadro. Trata-se de um processo longo e complexo, mas que, na nossa avaliação, mostra-se bem fundamentado e traz uma eficiente complementariedade com as medidas tomadas no mar.

Conclui-se, portanto, que as medidas de cooperação internacional (grifo nosso), estabelecidas em amplo espectro, acordadas e iniciadas no período de 2005 a 2010, foram as principais responsáveis pelo êxito no enfrentamento do problema nos anos de 2010 a 2014.

Dessa maneira, espera-se que o trabalho possa contribuir como modelo para se estabelecer uma estratégia semelhante, guardadas as devidas peculiaridades, voltada a combater a pirataria marítima em outras regiões do mundo, seja pelo planejamento do emprego de meios navais, seja pelo combate às reais origens do problema.

Por fim, sugere-se, como futura linha de pesquisa, analisar em que estágio se encontra o combate à pirataria no Golfo da Guiné e de que forma o Brasil pode atuar nas esferas política (diplomacia e acordos de cooperação) e militar (implicando em uma atuação efetiva da Marinha do Brasil), para enfrentar esse problema na região do Atlântico Sul.

## REFERÊNCIAS

AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP. *Somalia Country Brief 2013-2015*. Abidjan, 2013. Disponível em: <<http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/2013-2015%20-%20Somalia%20-%20Country%20Brief.pdf>>. Acesso em 15 mar. 2015.

BOOT, Max. *Pirates, Then and Now: How Piracy Was Defeated in the Past and Can Be Again*. Foreign Affairs. Nova Iorque, Jul./Ago., 2009. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/global-commons/2009-07-01/pirates-then-and-now>> Acesso em 15 mar. 2015.

BRASIL. *Decreto Legislativo n. 1530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 22 jun. 1995. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

CARR, Edward H. *Vinte anos de crise: 1919-1939*. 2. ed. Brasília: Universidade de Brasília, 2001. 312 p.

CTF 151. Disponível em: <[http://www.navy.mil/submit/display.asp?story\\_id=41687%20CTF%20151](http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687%20CTF%20151)> Acesso em: 09 jul. 2015.

DJIBOUTI *et al. Djibouti Code of Conduct*. Disponível em: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/35467/piracy-djibouti-meeting.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/35467/piracy-djibouti-meeting.pdf)>. Acesso em 07 jul. 2015.

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA. *Piracy on the High Seas: Year In Review 2005*. Disponível em: <<http://global.britannica.com/topic/Piracy-on-the-High-Seas-1102705>>. Acesso em 06 jul. 2015.

EUA. *National Strategy for Maritime Security*. 2005. Disponível em: <<https://www.ise.gov/sites/default/files/0509%20National%20Strategy%20for%20Maritime%20Security.pdf>>. Acesso em 07 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. *Maritime Security (Piracy) Policy*. 2007. Disponível em: <<http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2007/06/20070614-3.html>>. Acesso em 07 jul. 2015.

FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION. *Al Qaeda International*. 2001. Disponível em: <<https://www.fbi.gov/news/testimony/al-qaeda-international>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

FUKUYAMA, Francis. *The end of history?*. The National Interest, 1989. Disponível em: <<https://ps321.community.uaf.edu/files/2012/10/Fukuyama-End-of-history-article.pdf>>. Acesso em 05 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. *Construção de Estados: Governo e organização no século XXI*. Rio de Janeiro: Rocco, 2004. 168 p.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING. Disponível em: <<http://www.ics-shipping.org>> Acesso em: 02 jul. 2015.

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period of 1 January – 31 December 2014*. Londres, 2015. Disponível em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period of 1 January – 31 December 2010*. Londres, 2011. Disponível em: <http://www.simsl.com/Downloads/Piracy/IMBPiracyReport2010.pdf>>. Acesso em: 06 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period of 1 January – 31 December 2008*. Londres, 2009. Disponível em: <<https://www.csi.hei.ulaval.ca/sites/csi.hei.ulaval.ca/files/pirates2008rap-bmi0901.pdf>>. Acesso em: 06 jul. 2015.

IMO. *Resolution 1025 (26): Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*. 2009. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>>. Acesso em: 09 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. *Resolution 1002 (25): Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia*. 2007. Disponível em: <[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=25332&filename=A1002\(25\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25332&filename=A1002(25).pdf)>. Acesso em: 07 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. *Circular 1333. Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS.C.1-Circ.1333.pdf>>. Acesso em 07 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. *Circular 1334. Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/>

MSC.1-Circ.1334.pdf>. Acesso em 07 jul. 2015.

KEOHANE, Robert O.; NYE JR., Joseph S. *Transnational relations and world politics*. Cambridge: Harvard University Press, 1981.

KRASKA, James. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*. Santa Barbara: Praeger, 2011. 253 p.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Alto Mar*. Rio de Janeiro: Renovar, 2001. 265 p.

ONU. *UN Doc. S/2010/91: Report of the Monitoring Group on Somalia Pursuant to Security Council*. 2010. Disponível em <[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/2010/91](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2010/91)> . Acesso em 05 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. United Nations Security Council Resolutions. Disponível em: <<http://www.un.org/en/sc/documents/resolutions/>>. Acesso em: 07 jul. 2015.

OPERATION ATALANTA. Disponível em: <<http://eunavfor.eu>>. Acesso em: 09 jul. 2015.

OPERATION OCEAN SHIELD. Disponível em: <<http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OOS.aspx>>. Acesso em: 09 jul. 2015.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. *Introdução às Relações Internacionais: temas, atores e visões*. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2005. 246 p.

\_\_\_\_\_. *Manual do Candidato: Política Internacional*. 2. ed. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012. 396 p.

SESTIER, Jules M. *La Piraterie dans l' Antiquité*. Paris: Librairie de A. Marescq Ainé, Editeur, 1880.

SHARED AWARENESS AND DECONFLICTION. Disponível em: <<http://combinedmaritimeforces.com/2015/04/26/combined-maritime-forces-chairs-the-35th-shade-counter-piracy-conference/>>. Acesso em: 09 jul. 2015.

UKMTO *et al.* *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy – BMP*. 4. ed. Edimburgo: Witherby Publishing Group Ltd, 2011. Disponível em:

<[http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res\\_sept\\_5\\_2011.pdf?sfvrsn=0](http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0)>. Acesso em 15 mar. 2015.

UNPOS. United Nations Political Office for Somali. Disponível em: <<http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=9707&language=en-US>>. Acesso em 07 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. *Nairobi Report*. 2008. Disponível em: <[http://www.imesnet.org/imes/docs/somalia\\_piracy\\_intl\\_experts\\_report\\_consolidated.pdf](http://www.imesnet.org/imes/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf)>. Acesso em: 07 jul. 2015.

VISENTINI, Paulo Fagundes. *A África moderna – um continente em mudança*. Porto Alegre: Leitura XXI, 2010. 152 p.

WORLD BANK; INTERPOL; UNDOC. *Pirace Trails: Tracking the Illicit Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa. A World Bank Study*. Washington, 2013. Disponível em: <[http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate\\_Trails\\_World\\_Bank\\_UNODC\\_Interpol\\_report.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate_Trails_World_Bank_UNODC_Interpol_report.pdf)>. Acesso em: 15 mar. 2015.

## ANEXO A



FIGURA 1 – Mapa da região nordeste da África (Chifre da África)

Fonte: Disponível em: <[http://www.lib.utexas.edu/maps/africa/africa\\_pol\\_2012.pdf](http://www.lib.utexas.edu/maps/africa/africa_pol_2012.pdf)>

Acesso em: 06 jul. 2015.





## ANEXO C

TABELA 1

Número de Casos de Pirataria e Roubo Armado ocorridos por Regiões do Mundo e por Anos

| Localização            |                        | 2010                      | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |   |
|------------------------|------------------------|---------------------------|------|------|------|------|---|
| SE ÁSIA                | Indonésia              | 40                        | 46   | 81   | 106  | 100  |   |
|                        | Estreito de Málaca     | 2                         | 1    | 2    | 1    | 1    |   |
|                        | Malásia                | 18                        | 16   | 12   | 9    | 24   |   |
|                        | Burma                  | -                         | 1    | -    | -    | -    |   |
|                        | Filipinas              | 5                         | 5    | 3    | 3    | 6    |   |
|                        | Estreitos de Cingapura | 3                         | 11   | 6    | 9    | 8    |   |
|                        | Tailândia              | 2                         | -    | -    | -    | 2    |   |
| LESTE DA ÁSIA          | China                  | 1                         | 2    | 1    | -    | -    |   |
|                        | Mar do Sul da China    | 31                        | 13   | 2    | 4    | 1    |   |
|                        | Vietnã                 | 12                        | 8    | 4    | 9    | 7    |   |
| SUB CONTINENTE INDIANO | Bangladesh             | 23                        | 10   | 11   | 12   | 21   |   |
| AMÉRICA DO SUL         | Índia                  | 5                         | 6    | 8    | 14   | 13   |   |
|                        | Brasil                 | 9                         | 3    | 1    | 1    | 1    |   |
|                        | Colômbia               | 3                         | 4    | 5    | 7    | 2    |   |
|                        | Costa Rica             | 1                         | 3    | 1    | -    | -    |   |
|                        | República Dominicana   | -                         | -    | 1    | 1    | -    |   |
|                        | Equador                | 3                         | 6    | 4    | 3    | -    |   |
|                        | Guiana                 | 2                         | 1    | -    | 2    | 1    |   |
|                        | Haiti                  | 5                         | 2    | 2    | -    | -    |   |
|                        | Perú                   | 10                        | 2    | 3    | 4    | -    |   |
|                        | Venezuela              | 7                         | 4    | -    | -    | 1    |   |
|                        | ÁFRICA                 | Argélia                   | -    | -    | 1    | -    | - |
|                        |                        | Angola                    | -    | 1    | -    | -    | 1 |
|                        |                        | Benin                     | -    | 20   | 2    | -    | - |
|                        |                        | Camarões                  | 5    | -    | 1    | -    | 1 |
|                        |                        | Rep. Democrática do Congo | 3    | 4    | 2    | -    | 1 |
|                        |                        | São Tomé e Príncipe       | -    | -    | -    | -    | 1 |
|                        |                        | Egito                     | 2    | 3    | 7    | 7    | - |
| Gabão                  |                        | -                         | -    | -    | 2    | 1    |   |
| Gana                   |                        | -                         | 2    | 2    | 1    | 4    |   |
| Guiné                  |                        | 6                         | 5    | 3    | 1    | -    |   |
| Golfo de Áden*         |                        | 53                        | 37   | 13   | 6    | 4    |   |
| Costa do Marfim        |                        | 4                         | 1    | 5    | 4    | 3    |   |
| Quênia                 |                        | -                         | 1    | 1    | 1    | -    |   |
| Libéria                |                        | 1                         | -    | -    | -    | 1    |   |
| Mauritânia             |                        | -                         | -    | -    | 1    | -    |   |
| Marrocos               |                        | -                         | -    | -    | 1    | 1    |   |
| Moçambique             |                        | -                         | -    | 2    | 2    | 1    |   |
| Nigéria                |                        | 19                        | 10   | 27   | 31   | 18   |   |
| Mar Vermelho*          |                        | 25                        | 39   | 13   | 2    | 4    |   |
| Serra Leoa             |                        | -                         | 1    | 1    | 2    | 1    |   |
| Somália*               |                        | 139                       | 160  | 49   | 7    | 3    |   |
| Tanzânia               |                        | 1                         | -    | 2    | 1    | 1    |   |
| Congo                  |                        | 1                         | 3    | 4    | 3    | 7    |   |
| Togo                   | -                      | 6                         | 15   | 7    | 2    |      |   |
| OUTROS                 | Mar Árábico            | 2                         | 2    | -    | -    | -    |   |
|                        | Iraque                 | 2                         | -    | -    | -    | -    |   |
|                        | Mar Mediterrâneo       | -                         | 1    | -    | -    | -    |   |
|                        | Omã                    | -                         | 1*   | -    | -    | 2    |   |

Incidentes marcados com (\*) são atribuídos a piratas somalis

Fonte: Disponível em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>>

Acesso em: 15 mar. 2015.